

**INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
(Automne 2014)**

**PROJETS D'AGRANDISSEMENT DU TABLIER DE L'AÉROPORT
D'INUKJUAK (154-11-0420), DE RECONSTRUCTION DE LA ROUTE
D'ACCÈS DE L'AÉROPORT DE KANGIRSUK (154-05-1328) ET DE
RECONSTRUCTION D'UNE SECTION DE LA ROUTE D'ACCÈS DE
L'AÉROPORT DE TASIUJAQ (154-10-0071)**



Décembre 2015

**INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
(Automne 2014)**

**PROJETS D'AGRANDISSEMENT DU TABLIER DE L'AÉROPORT
D'INUKJUAK (154-11-0420), DE RECONSTRUCTION DE LA ROUTE
D'ACCÈS DE L'AÉROPORT DE KANGIRSUK (154-05-1328) ET DE
RECONSTRUCTION D'UNE SECTION DE LA ROUTE D'ACCÈS DE
L'AÉROPORT DE TASIUJAQ (154-10-0071)**

Rapport présenté au :

Ministère des Transports du Québec

Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du Plan Nord

Direction de la programmation et des ressources territoriales

700, boulevard René-Lévesque Est, 14^e étage

Québec (Québec) G1R 5H1

et

Bureau de la coordination du Nord-du-Québec

Direction générale des territoires

26, Mgr Rhéaume Est, 2^e étage

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 3J5

N° de dossier : 7202-14-AD01 (N° de contrat : 850 867 417)

Permis de recherche archéologique au Québec : 14-VILJ-09

Titulaire du permis de recherche archéologique : Josée Villeneuve

Patrimoine Experts s.e.n.c.

Succursale : 1523, rue Frédéric-Moisan, Québec (Québec) G2G 1X7

Téléphone : 418-914-9487

Siège social : 1013, rue Laurent-Leroux, L'Assomption (Québec) J5W 6H5

Téléphone : 450-589-4284, Télécopieur : 450-713-0540

Adresse de courriel : patrimoine_experts@videotron.ca

Décembre 2015

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

RÉSUMÉ

Ce rapport présente les résultats de trois inventaires archéologiques réalisés dans le cadre du projet d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak (154-11-0420), et des projets de reconstruction et de réfections des routes d'accès des aéroports de Kangirsuk (154-05-1328) et de Tasiujaq (154-10-0071) sur le territoire du Bureau de la coordination du Nord-du-Québec. Ces villages font partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Kativik, faisant partie de la circonscription électorale provinciale (CEP) d'Ungava, dans la région administrative du Nord-du-Québec (10).

Ces inventaires ont été réalisés entre le 13 et le 28 septembre 2014 par une équipe composée d'un archéologue chargé de projet et de deux techniciens en archéologie. Un total de 2104 puits de sondage a été réalisé et le tout s'est avéré négatif.

À la lumière des résultats, il n'existe aucune contrainte archéologique dont le Ministère devrait tenir compte lors de la réalisation des travaux projetés.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

ÉQUIPES DE RÉALISATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du Plan Nord
Direction de la programmation et des ressources territoriales

Ghislain Gagnon, archéologue, responsable de projet

Vincent Rousseau, archéologue, responsable de projet

Bureau de la coordination du Nord-du-Québec
Direction générale des territoires

Denis Audette, biologiste, agent de recherche

PATRIMOINE EXPERTS S.E.N.C.

Josée Villeneuve, archéologue, coordonnatrice, chargée de projet

Francis Marcoux, archéologue, responsable de l'intervention
Inventaire, analyse et rédaction

Alain Prévost, archéologue, responsable de l'intervention
Préparation de l'intervention, analyse et rédaction

Mélanie Rousseau, archéologue, technicienne sénior

Vincent Gauthier Doucet, archéologue, technicien intermédiaire
Inventaire

Annie Forget, archéologue
Infographie

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Table des matières

ÉQUIPES DE RÉALISATION.....	ii
Liste des tableaux.....	v
Liste des figures.....	vii
Liste des photographies.....	viii
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 LOCALISATION GÉNÉRALE.....	2
3.0 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE.....	7
3.1 Étape préparatoire.....	7
3.2 Recherches documentaires.....	7
3.3 Travail de terrain.....	7
3.3.1 Techniques d'inventaire.....	7
3.3.2 Évaluation des sites archéologiques.....	8
4.0 COMPTE RENDU DE LA RECHERCHE.....	10
4.1 Description du projet 154-10-0071, reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq.....	10
4.1.1 Contexte géographique.....	10
4.1.2 État des connaissances archéologiques.....	14
4.1.3 Résultats de l'intervention.....	16
4.1.4 Discussion.....	57
4.2 Description du projet 154-05-1328, reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk.....	58
4.2.1 Contexte géographique.....	63
4.2.2 État des connaissances archéologiques.....	64
4.2.3 Résultats de l'intervention.....	68
4.2.4 Discussion.....	107

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

4.3	Description du projet 154-11-0420, agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak.....	108
4.3.1	Contexte géographique.....	113
4.3.2	État des connaissances archéologiques	114
4.3.3	Résultats de l'intervention	121
4.3.4	Discussion	151
5.0	Conclusion	152
	Bibliographie	153
	Cartographie et documents électroniques	157

ANNEXE 1 CATALOGUES PHOTO

ANNEXE 2 PLANCHES CONTACTS

ANNEXE 3 TABLEAU DES COORDONNÉES GPS DES PUIITS DE RÉFÉRENCES

ANNEXE 4 NOTES DE TERRAIN

Photo de la page couverture : Inukshuk contemporain, Aéroport de Tasiujaq, sous-secteur C1-B (PATR14N09-046)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Liste des tableaux

Tableau 1: Inventaires archéologiques des projets 154-10-0071, 154-05-1328 et 154-11-0420	3
Tableau 2: Dimension des zones d'intervention, des perturbations anthropiques et des secteurs d'inventaire archéologique du projet 154-10-0071	10
Tableau 3: Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-10-0071	15
Tableau 4: Étude de potentiel et Inventaires archéologiques déjà réalisés dans et à proximité du projet no 154-10-0071	16
Tableau 5: Distribution des puits de sondage par secteurs et sous-secteurs du projet 154-010-0071	16
Tableau 6: Inventaire archéologique — Synthèse des activités — Secteur C1 — Projet no 154-10-0071	51
Tableau 7: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur D4A - Projet no 154-10-0071	53
Tableau 8: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur C3E - Projet no 154-10-0071	54
Tableau 9: Dimension de la zone d'intervention, des perturbations anthropiques et du secteur d'inventaire archéologique du projet 154-10-0071	58
Tableau 10: Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-05-1328	66
Tableau 11: Distribution des puits de sondage par secteurs et sous-secteurs du projet 154-05-1328	68
Tableau 12: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K1- Projet no 154-05-1328	101
Tableau 13: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K2- Projet no 154-05-1328	103
Tableau 14: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K3 - Projet no 154-05-1328	104
Tableau 15: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K4 - Projet no 154-05-1328	105

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 16: Dimensions de la zone d'intervention, des perturbations anthropiques et du secteur d'inventaire archéologique du projet 154-11-0420.....	109
Tableau 17: Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-10-0071	120
Tableau 18: Distribution des puits de sondage par secteurs et sous-secteurs du projet 154-11-0420	121
Tableau 19: Inventaire archéologique - Synthèse des activités - secteur I1 - Projet no 154-11-0420	147

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Liste des figures

Figure 1 :	Localisation des projets 154-11-0420, 154-05-1328 et 154-10-0071 (SoftMap 2002).....	5
Figure 2	Localisation des zones d'intervention du projet 154-10-0071	11
Figure 3	Localisation des sous-secteurs du secteur C1 du projet 154-10-0071	19
Figure 4	Stratigraphies-types du secteur C1 du projet 154-10-0071	24
Figure 5	Localisation des sous-secteurs du secteur C3E du projet 154-10-0071	33
Figure 6	Stratigraphies types du secteur C3E du projet 154-10-0071	36
Figure 7	Localisation du secteur D4A du projet 154-10-0071.....	45
Figure 8	Stratigraphies types du secteur D4A du projet 154-10-0071	50
Figure 9	Localisation des secteurs d'intervention et des sites archéologiques à proximité du projet 154-05-1328	61
Figure 10	Localisation des sous-secteurs des secteurs K1 et K2 du projet 154-05-1328	79
Figure 11	Localisation des sous-secteurs du secteur K2 du projet 154-05-1328.....	80
Figure 12	Stratigraphies-types des secteurs K1 et K2	81
Figure 13	Localisation des sous-secteurs du secteur K3 du projet 154-05-1328.....	97
Figure 14	Stratigraphies-types des secteurs K3 et K4	99
Figure 15	Localisation du secteur I et des sous-secteurs du projet 154-11-0420....	111
Figure 16	Localisation du secteur I et des sites archéologiques situés à proximité du projet 154-11-0420	117
Figure 17	Stratigraphies-types des sous-secteurs I1-B, I1-C et I1-F du projet 154-11-0420	130
Figure 18	Stratigraphies-types des sous-secteurs I1-G et I1-H.....	136
Figure 19	Stratigraphies-types des sous-secteurs I1-i et I1-j.....	145

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Liste des photographies

Photo 1	Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur A, vue générale en direction du haut vers le sud (PATRI14N09-006)	21
Photo 2	Projet no 154-10-0071, secteur C1, fin du sous-secteur A, vue générale en direction du haut vers le sud-ouest (PATRI14N09-017)	22
Photo 3	Projet n° 154-10-0071, secteur C1-A, vue du sous-secteur A et de la clôture (PATR14N09-015)	22
Photo 4	Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur A, Stratigraphie type, paroi ouest (PATRI14N09-010).....	23
Photo 5	Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur B, vue générale vers le sud-est (PATRI14N09-025)	25
Photo 6	Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur B, vue générale vers le sud-est (PATRI14N09-029).....	26
Photo 7	Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur C, vue générale vers le sud (PATRI14N09-076).....	27
Photo 8	Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur C, blocs erratiques vers le Nord-Ouest (PATRI14N09-075).....	27
Photo 9	Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur D, vue générale vers le sud-ouest (PATRI14N09-067)	28
Photo 10	Projet no 154-10-0071, secteur C1, fin du sous-secteur C et D, début E, vue générale vers le sud-ouest (PATRI14N09-078).....	29
Photo 11	Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur E, vue générale vers l'ouest (PATRI14N09-070).....	30
Photo 12	Projet no 154-10-0071, secteur C1, Sous-secteur E, stratigraphie type, paroi ouest (PATRI14N09-062) nord-ouest (PATRI14N09-081).....	30
Photo 13	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, vue générale vers l'ouest (PATRI14N09-146)	32
Photo 14	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Cercle de pierre d'une tente inuite contemporaine (PATRI14N09-150).....	32
Photo 15	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Inushuk inuit contemporain (PATRI14N09-151)	35

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Photo 16	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Stratigraphie type de la portion ouest de l'emprise (PATRI14N09-129).....	37
Photo 17	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Stratigraphie typique des tourbières de l'emprise (PATRI14N09-131).....	37
Photo 18	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-B, vue générale vers l'est (PATRI14N09-154)	38
Photo 19	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-B, Stratigraphie typique des milieux humides de l'emprise (PATRI14N09-152)	39
Photo 20	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-B, Stratigraphie type avec cryoturbation (PATRI14N09-160).....	39
Photo 21	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-C, vue générale vers le nord-ouest (PATRI14N09-111).....	40
Photo 22	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-D, vue générale vers l'est (PATRI14N09-138)	41
Photo 23	Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-E, vue générale vers l'ouest (PATRI14N09-162)	42
Photo 24	Projet no 154-10-0071, secteur D4A, vue générale vers le sud-ouest (PATRI14N09-086)	47
Photo 25	Projet no 154-10-0071, secteur D4A, cercle de pierre d'une tente inuite contemporaine, piquet en bois (PATRI14N09-097)	47
Photo 26	Projet no 154-10-0071, secteur D4A, Stratigraphie type de la portion centrale de l'emprise (PATRI14N09-100).....	48
Photo 27	Projet no 154-10-0071, secteur D4A, Stratigraphie type de la portion nord-est de l'emprise (PATRI14N09-098).....	49
Photo 28	Projet n° 154-05-1328, secteur K1, vue générale du secteur, direction sud-est (PATRI14N09-172).....	69
Photo 29	Projet no 154-05-1328, secteur K1, stratigraphie du puits de sondage K1-1, paroi est, direction est (PATRI14N09-170).....	70
Photo 30	Projet no 154-05-1328, secteur K1, stratigraphie du puits de sondage K1-2, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-179)	70
Photo 31	Projet no 154-05-1328, vue générale du sous-secteur K1-B, vers le sud-est (PATRI14N09-178)	72

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Photo 32	Projet no 154-05-1328, vue générale du sous-secteur K1-C, vers le sud-est (PATRI14N09-174)	72
Photo 33	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, 0-200 m, vue de l'emprise avec perturbations en bordure de la route, direction nord-est (PATRI14N09-199)	74
Photo 34	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, 0-200 m, vue des perturbations et du chemin de services qui longe la route, direction nord-est (PATRI14N09-203)	74
Photo 35	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, stratigraphie du puits de sondage K2A-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-192).....	75
Photo 36	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, stratigraphie du puits de sondage K2A-2, paroi sud, direction sud (PATRI14N09-206).....	75
Photo 37	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, 200-400 m, vue de l'emprise et des perturbations en bordure de talus, direction nord-est (PATRI14N09-207)	76
Photo 38	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, 200-400 m, terrasse entre le talus et le bord du ruisseau, direction nord-est (PATRI14N09-212).....	76
Photo 39	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, stratigraphie du puits de sondage K2B-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-216).....	77
Photo 40	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, stratigraphie du puits de sondage K2B-2 près du ruisseau, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-210)	77
Photo 41	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-C, 400-600 m, début du sous-secteur, direction nord-est (PATRI14N09-219).....	83
Photo 42	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-C, 400-600 m, vue de la surface du rocher avec anfractuosités, direction nord-est (PATRI14N09-226).....	83
Photo 43	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-D, 600-800 m, vue du sous-secteur au sommet du rocher, direction nord-est (PATRI14N09-229).....	84
Photo 44	Projet no 154-05-1328 sous-secteur K2-D, 600-800 m, relief accidenté du sous-secteur, direction nord-est (PATRI14N09-230).....	84
Photo 45	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-D, stratigraphie du puits de sondage K2D-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-232).....	85

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Photo 46	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-E, 800-950 m, environnement du sous-secteur et le chemin menant aux tours de transmission, direction nord-ouest (PATRI14N09-236).....	86
Photo 47	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-E, 800-950 m, environnement et perturbations du sous-secteur, direction nord-ouest (PATRI14N09-238).....	86
Photo 48	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-E, stratigraphie du puits de sondage K2E-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-245).....	87
Photo 49	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-A, début du sous-secteur, direction sud-est (PATRI14N09-251).....	89
Photo 50	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-A début du sous-secteur, direction nord-est (PATRI14N09-254)	89
Photo 51	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-A, stratigraphie du puits de sondage K3A-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-256).....	90
Photo 52	Projet no 154-05-1328, début du sous-secteur K3-B, direction sud-est (PATRI14N09-257)	90
Photo 53	Projet no 154-05-1328, fin du sous-secteur K3-B, direction sud-est (PATRI14N09-261)	91
Photo 54	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-B, stratigraphie du puits de sondage K3B-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-260).....	91
Photo 55	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-C, 200-400 m, début de l'emprise, direction sud-est (PATRI14N09-268)	92
Photo 56	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-C, 200-400 m, début de l'emprise, direction sud-est (PATRI14N09-270)	92
Photo 57	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, vue de l'emprise, direction sud-est (PATRI14N09-273)	93
Photo 58	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, vue de l'emprise, direction sud-est (PATRI14N09-274)	94
Photo 59	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, stratigraphie du puits de sondage K4-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-275).....	94
Photo 60	Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, stratigraphie du puits de sondage K4-2, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-276).....	95
Photo 61	Projet n° 154-11-0420, sous-secteur I1-A et B, vue du milieu humide séparant les deux sous-secteurs (PATRI14N09-423).....	123

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Photo 62	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-B, vue générale du centre du sous-secteur I1-B, en direction du bouton rocheux, direction nord-est (PATR14N09-440)	124
Photo 63	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1- B, partie nord-ouest, Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 2, paroi nord (PATR14N09-433) .	124
Photo 64	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, vue à partir de l'extrémité sud-est de la piste d'atterrissage, en direction du bouton rocheux (PATR14N09-488)	125
Photo 65	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, vue générale, à partir du centre-sud du sous-secteur I1-C, direction nord (PATR14N09-421).....	125
Photo 66	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 1, paroi sud (PATR14N09-419).....	126
Photo 67	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 2, paroi sud (PATR14N09-484).....	126
Photo 68	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-D, vue générale du sous-secteur à partir du nord, direction sud-est (PATR14N09-413).....	128
Photo 69	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-F, vue générale du sous-secteur, milieu humide, direction nord-est (PATR14N09-465)	128
Photo 70	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-F, au centre-est du sous-secteur, milieu humide (PATR14N09-475).....	129
Photo 71	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-F, stratigraphie type du sous-secteur, sondage No 1, paroi nord (PATR14N09-461)	129
Photo 72	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-G, vue générale de la partie nord-est du sous-secteur, terrasse de sable et gravier (PATR14N09-388).....	132
Photo 73	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-G, stratigraphie type du sous-secteur, sondage No 1, paroi sud (PATR14N09-390)	132
Photo 74	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, partie sud-est, vue des perturbations dues aux travaux de construction, direction nord-ouest (PATR14N09-365)	133
Photo 75	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, partie centre-est du sous-secteur, vue générale d'un milieu humide, direction nord-est (PATR14N09-375)	133

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Photo 76	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, partie centre-est, vue générale du sous-secteur vers le sud-ouest (PATR14N09-382)	134
Photo 77	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, stratigraphie type de la partie sud-est du sous-secteur I1-H, sondage No 1, paroi sud (PATR14N09-370)	134
Photo 78	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, stratigraphie type du sous-secteur, partie nord-est sondage No 3, paroi sud (PATR14N09-381).....	135
Photo 79	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, stratigraphie type de la partie centrale du sous-secteur, sondage No 2, paroi sud (PATR14N09-377)	135
Photo 80	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, vue générale du début du sous-secteur, partie sud-ouest, direction sud-ouest (PATR14N09-286).....	138
Photo 81	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, milieu humide à l'extrémité sud-est du sous-secteur direction nord-ouest (PATR14N09-315)	139
Photo 82	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, vue générale du milieu humide et des perturbations située au nord-ouest du sous-secteur, direction nord (PATR14N09-305)	139
Photo 83	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, partie nord-ouest du sous-secteur, perturbations vues d à partir du sommet du bouton rocheux près de la carrière, direction nord-ouest (PATR14N09-295).....	140
Photo 84	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, stratigraphie type du sous-secteur I1-I, sondage No 1, paroi nord (PATR14N09-282)	140
Photo 85	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, stratigraphie type du sous-secteur I1-I, sondage No 2, paroi nord (PATR14N09-299)	141
Photo 86	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, stratigraphie particulière du sous-secteur I1-I, partie sud-est, sondage No 4, paroi sud (PATR14N09-317)..	141
Photo 87	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale de l'extrémité nord-ouest du sous-secteur I1-J à partir du bouton rocheux (PATR14N09-338).	142
Photo 88	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale de la partie centrale du sous-secteur, en milieu humide, direction nord-est (PATR14N09-343)	142
Photo 89	Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale de la partie centrale du sous-secteur, milieu humide, et aéroport en arrière-plan, direction ouest (PATR14N09-359)	143

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

- Photo 90 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale du nord-est du sous-secteur, sur le bouton rocheux et vu du sous-secteur I1-H en arrière-plan (PATR14N09-330)..... 143
- Photo 91 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, petite structure de combustion contemporaine associée à des cartouches de plastiques, direction est (PATR14N09-346)144
- Photo 92 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, stratigraphie type du sous-secteur, partie est de l'emprise, sondage No 2, paroi ouest (PATR14N09-350) 144

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

1.0 INTRODUCTION

Ce rapport fait la présentation des résultats de trois inventaires archéologiques réalisés dans le cadre du projet d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak (154-11-0420), et des projets de reconstruction et de réfections des routes d'accès des aéroports de Kangirsuk (154-05-1328) et de Tasiujaq (154-10-0071).

Le mandat confié à la firme Patrimoine Experts consistait à effectuer un inventaire archéologique systématique couvrant la totalité des trois projets identifiés au devis. Cette démarche préventive visait à assurer une gestion contrôlée des risques relatifs à la présence de biens ou de sites archéologiques dans les limites prévues pour la réalisation des travaux prévus par le ministère des Transports. Ces inventaires archéologiques avaient pour objectif de rechercher, d'identifier, de localiser, de délimiter et d'évaluer des sites archéologiques dont l'intégrité contextuelle pourrait être menacée par la réalisation des travaux d'aménagements routiers et ceux reliés aux infrastructures aéroportuaires.

Les inventaires ont été réalisés par une équipe composée d'un archéologue responsable de l'intervention et de deux archéologues techniciens. Les travaux se sont déroulés entre le 13 et le 28 septembre 2014. Ces interventions ont été réalisées dans le cadre du permis de recherches archéologiques 14-VILJ-10 émis par le ministère de la Culture et des Communications du Québec.

Le rapport présente une description du mandat. Les méthodes et techniques utilisées pour atteindre les objectifs fixés sont ensuite décrites. Le cadre écologique dans lequel se trouve le projet est établi selon les paysages régionaux élaborés pour le ministère des Ressources naturelles du Québec. Suit la description des travaux effectués lors de l'inventaire. Cette section est accompagnée de figures, de tableaux et de photographies, qui illustrent et synthétisent l'information sur les différents secteurs d'intervention archéologiques réalisés. La conclusion générale passe en revue les principales constatations de ce rapport.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

2.0 LOCALISATION GÉNÉRALE

Les expertises ont été réalisées dans les limites des zones d'interventions définies dans le cadre des projets 154-10-0071, 154-05-1328 et 154-11-0420. Ces projets sont situés respectivement, sur le territoire des villages nordiques de Tasiujaq, de Kangirsuk et d'Inukjuak (Tableau 1, Figure 1). Les trois villages font partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Kativik, faisant partie de la circonscription électorale provinciale (CEP) d'Ungava, dans la région administrative du Nord-du-Québec (10).

Selon le cadre écologique de référence du Québec, les trois projets du devis font partie de la province naturelle de la « Péninsule d'Ungava ». Elle couvre une superficie de 252 000 km², ce qui englobe une grande partie du territoire au nord des rivières Nastapoka et des rivières aux Mélèzes et Du Gué (MDDELCC 2014).

La péninsule d'Ungava est un plateau rocheux tantôt ondulé tantôt formé de basses collines. La limite occidentale de cette province écologique correspond à la baie d'Hudson, où se trouve le village d'Inukjuak. Sa limite orientale est la baie d'Ungava, au point de rencontre entre le plateau et les collines de la Fosse du Labrador. Les villages de Tasiujaq et Kangirsuk y sont positionnés. La côte de la baie d'Ungava est abrupte et a été fortement découpée lors de la dernière période glaciaire (MDDELCC 2014).

En ce qui a trait à l'hydrographie, les trois projets relèvent de deux régions hydrographiques spécifiques : la région de la baie James et de la baie d'Hudson (09) et la région hydrographique de la baie d'Ungava (10). Le bassin versant de la rivière aux Feuilles débouche près de Tasiujaq (région 10). Il comporte un réseau de rivières en forme de treillis alors que dans le bassin de la rivière Arnaud près de Kangirsuk, on trouve un réseau dendritique. La rivière Inukjuak (région 9) est sinueuse et est reconnue pour son fort débit près de l'embouchure (MDDELCC 2014a).

En ce qui a trait à la géologie, la Péninsule d'Ungava où se situent les trois projets fait partie de la province géologique du Supérieur, d'âge archéen (Payette 2013 : 37-38). Le socle géologique est composé de tonalite et de gneiss traversé, d'est en ouest, par une bande de roches volcano-sédimentaires de la fosse d'Ungava, d'âge protérozoïque (MDDELCC 2014)

Les dépôts glaciaires sont minces et les affleurements rocheux dominant le paysage. On trouve à certains endroits des dépôts de till plus épais, dont certaines moraines qui ont la forme de drumlin. Le plateau est aussi parcouru par de nombreux eskers. À proximité des côtes, dans les parties basses, à des altitudes inférieures à 180 m, on trouve des dépôts marins par endroits. (MDDELCC 2014)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le climat y est froid et sec et la toundra domine sur l'étendue du plateau. On trouve encore quelques îlots boisés, surtout de la pessière à lichens, dans les milieux abrités de la partie méridionale, mais, de façon générale, la forêt est pratiquement disparue. C'est le domaine de la toundra et des landes à lichens et arbustes sur près de 90 % du territoire (MDDELCC 2014).

Tableau 1 : Inventaires archéologiques des projets 154-10-0071, 154-05-1328 et 154-11-0420

N° de projet	Municipalité	Type (s) d'intervention archéologique	Nature des travaux et infrastructure principale concernée	Puits de sondage négatifs	Puits de sondage positifs
154-10-0071	Village de Tasiujaq	Inventaire	Reconstruction d'une partie de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq	408	0
154-05-1328	Village de Kangirsuk	Inventaire	Reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk	346	0
154-11-0420	Village d'Inukjuak	Inventaire	L'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak	1350	0
Total				2104	0

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
 Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
 l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

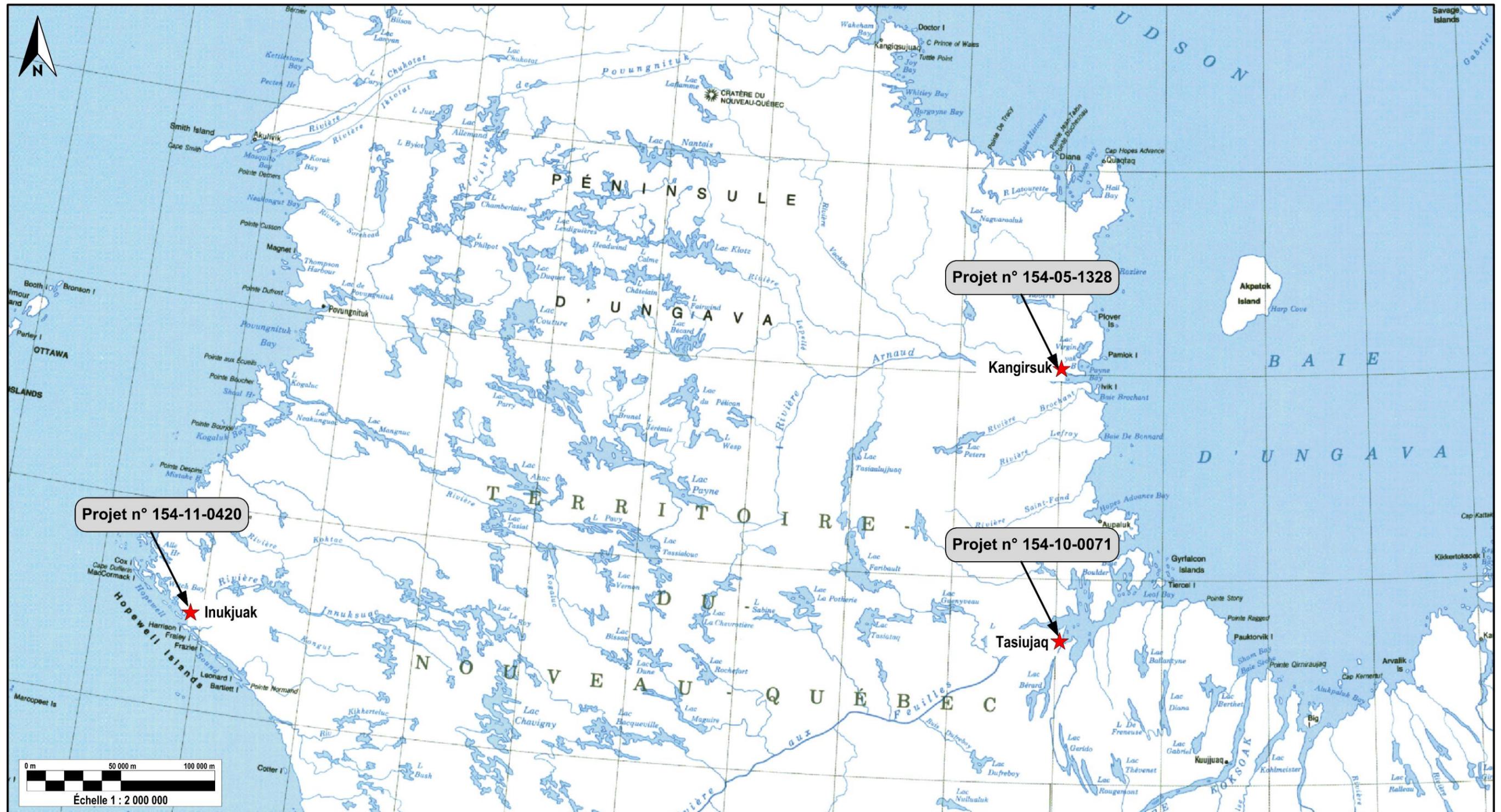


Figure 1 Localisation des projets 154-11-0420, 154-05-1328 et 154-10-0071 (SoftMap 2002)

3.0 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

La méthodologie de travail prévue pour la réalisation du présent mandat se conforme aux exigences du ministère des Transports du Québec en matière d'expertises archéologiques (MTQ 2014 Devis version 2014-04-09).

3.1 Étape préparatoire

Cette phase consistait à faire la mobilisation complète des ressources humaines et matérielles nécessaire à la réalisation du mandat. Il s'agissait d'effectuer la préparation de l'intervention de terrain. Au cours de cette étape, les demandes de permis archéologique et d'autorisation des travaux ont été effectuées, et nous avons procédé à la réservation des vols, du logement et des moyens de transport terrestre locaux. Enfin, un programme de travail élaborant toutes les étapes des projets a été remis et approuvé par le MTQ préalablement à la réalisation des travaux de terrain.

3.2 Recherches documentaires

Les recherches documentaires préalables requises ont été effectuées. Celles-ci ont trait à la présence de sites archéologiques connus et aux interventions archéologiques déjà réalisées à proximité des projets à l'étude, à la nature du patrimoine historique euroquébécois et autochtone et, enfin, à la compréhension du paléoenvironnement. Ces données ont été obtenues en consultant l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC); la cartographie des sites et des zones d'interventions archéologiques du Québec du MCC, le Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ), ainsi que les divers rapports et publications disponibles pour la région.

3.3 Travail de terrain

3.3.1 Techniques d'inventaire

Les techniques ont varié selon les particularités de sol et de la topographie. Les trois projets ont fait l'objet d'une inspection visuelle en vue de sélectionner les sous-secteurs propices à l'inventaire. Ces sous-secteurs sont ceux où la topographie et l'état des lieux se prêtent à la réalisation de puits de sondage archéologique. Dans le cadre du présent mandat, cela comprenait également l'inspection des zones perturbées par l'activité humaine récente, des milieux humides, des affleurements rocheux et des zones en fortes pentes. L'inspection visuelle permettait aussi d'identifier d'éventuels vestiges archéologiques présents à la surface du sol. Celle-ci est effectuée préalablement à l'excavation des puits de sondage.

La réalisation des puits de sondage, dont la superficie minimale est de 900 cm commence par l'enlèvement des horizons organiques de surface. Par la suite, les sédiments minéraux et/ou organiques enfouis sont décapés à la truelle afin d'observer la stratigraphie du sol et d'identifier la présence d'éventuels vestiges anthropiques. La profondeur de chaque puits de sondage est déterminée par l'identification d'une couche naturelle ne comportant aucune trace d'activités humaines. Les puits de sondage sont disposés de façon régulière dans la superficie des secteurs, selon une densité propre à permettre la mise au jour des sites qui peuvent se situer dans les limites des zones d'intervention.

Des puits de sondage test furent réalisés pour chaque secteur archéologique identifié et furent d'une dimension de 50 cm par 50 cm et d'une profondeur minimale de 80 cm dans la mesure où la nature des sols le permettait. Toutes les informations pertinentes pour chacun d'eux furent consignées. De plus, un croquis stratigraphique de chaque puits de sondage test fut produit et les coordonnées GPS ainsi que l'altitude furent notées.

Pour les trois projets, la densité des puits de sondage des secteurs d'inventaire a été minimalement d'environ un puits de sondage aux 15 mètres, le long d'alignements eux-mêmes distancés, les uns des autres, d'environ 15 mètres. Des puits sondages plus rapprochés ont été effectués à certains endroits où les probabilités d'occupation humaine ancienne semblaient plus favorables.

Les données colligées au cours de l'inventaire ont été consignées dans un carnet de notes et sur des fiches standardisées. Ces fiches sont conçues pour enregistrer rapidement les informations d'ordre géographique et archéologique qui servent ensuite à présenter les résultats de l'inventaire archéologique.

3.3.2 Évaluation des sites archéologiques

Lorsqu'un site archéologique est mis au jour lors de l'inventaire, par les puits de sondages ou par l'examen visuel, une procédure est mise en application afin d'évaluer qualitativement et quantitativement le site. Les objectifs de cette procédure sont :

- de préciser le contexte stratigraphique du site;
- de recueillir un échantillon d'artefacts et, si possible, de matériaux organiques tel que de l'os ou du charbon de bois, pour des fins de datation;
- de préciser l'étendue spatiale du site;
- d'obtenir de l'information sur son organisation interne;
- d'observer et d'enregistrer ses caractéristiques géomorphologiques.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Généralement, la méthodologie consiste à augmenter la densité des puits de sondage autour des puits de sondages positifs suivant la procédure qui suit :

- a) Réaliser une série de puits de sondages complémentaires disposés en croix à une distance maximale de 3 m de centre à centre autour du sondage positif. Répéter la manœuvre autour de chaque sondage positif;
- b) Lorsqu'un puits de sondage complémentaire est négatif, réaliser un nouveau puits de sondage à 1 m de centre à centre en direction du dernier puits de sondage positif. Si le nouveau puits de sondage est positif, reprendre la procédure de l'étape a) à partir du puits de sondage de la ligne de 3 m. Lorsque le puits de sondage est négatif, réaliser une série de puits de sondages complémentaires disposés en croix à une distance maximale de 10 m de centre en centre en direction de la périphérie du site archéologique confirmé ou à confirmer.
- c) Lorsque le puits de sondage de 5 mètres est positif, reprendre la procédure à l'étape a) à partir du dernier puits de sondage de 3 mètres. S'il est négatif, cesser la réalisation de puits de sondage sur cette ligne.

L'âge relatif du site peut être déterminé par la localisation verticale des artefacts dans les couches de sols et par son altitude absolue au-dessus du niveau actuel de la mer (NMM). La cueillette d'artefacts considérés comme représentatifs de l'établissement peut permettre de positionner le site dans le cadre chronologique régional.

Les caractéristiques géographiques et géomorphologiques du lieu de la découverte sont enregistrées afin de comprendre le choix de l'aire d'établissement. La compréhension de la fonction du site découvert permet d'aborder les questions relatives au schème d'établissement privilégié.

Des fiches standardisées sont utilisées afin d'enregistrer les informations de base. La cartographie des sites trouvés s'effectue à l'aide d'équipements spécialisés. Un relevé photographique accompagne les notes et les fiches.

4.0 COMPTE RENDU DE LA RECHERCHE

4.1 Description du projet 154-10-0071, reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Les travaux projetés par le MTQ dans la région de Tasiujaq sont associés à la réfection d'une partie de la route reliant le village à l'aéroport. L'inventaire archéologique consistant en une inspection visuelle systématique et la production de puits de sondage, a été effectué du 13 au 17 septembre 2014. La zone d'intervention, divisée en trois secteurs, couvre une superficie estimée à 185 033 m²¹ (Tableau 2; Figure 2).

Tableau 2: Dimension des zones d'intervention, des perturbations anthropiques et des secteurs d'inventaire archéologique du projet 154-10-0071

Zone d'intervention	Superficie totale (m ²)	Perturbations anthropiques (m ²)	Superficie secteur d'inventaire archéologique (m ²)
154-10-0071-CI	113 418	19 988	93 429
154-10-0071-C3E	55 839	0	55 839
154-10-0071-D4A	15 776	3396	12 380
Total	185 033	23 384	161 648

4.1.1 Contexte géographique

Le projet 154-10-0071 est situé dans la province naturelle de la péninsule d'Ungava à l'extrémité sud de l'unité géologique de la fosse du Labrador, dans la province tectonique de Churchill du Bouclier canadien (Carte des grands ensembles géologiques du Québec, 2012). Le socle rocheux consiste surtout en des roches précambriennes volcaniques et sédimentaires métamorphiques de deux milliards d'années. Cette partie de la province géologique correspond à la partie nord des « Collines de Labrador », dans la région physiographique de James (IRDA 2008)

¹ Tel que stipulé au devis (point 4.1, page 4), les secteurs de la zone d'intervention hors des zones d'inventaire archéologique systématique ont fait l'objet d'un constat (inspection visuelle) confirmant ou infirmant la perturbation présumée par le Ministère.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Figure 2 Localisation des zones d'intervention du projet 154-10-0071

Plus spécifiquement, il est situé sur une ancienne terrasse intertidale qui surplombe les rives de la baie Profonde à l'embouchure de la rivière Bérard et au sud du bassin aux Feuilles. Celui-ci compte trois secteurs d'inventaire localisés près du village inuit de Tasiujaq de la MRC de Kativik.

Le sud du bassin aux Feuilles est caractérisé par la rencontre de deux ensembles géologiques. À l'est, on trouve les roches métasédimentaires et métavolcaniques protérozoïques de la Fosse du Labrador. Les roches protérozoïques présentent des crêtes étroites et parallèles, orientées selon un axe nord-sud. Les roches variées et parfois friables de la Fosse du Labrador rendent le relief plus irrégulier. Les formations protérozoïques au nord du lac Bérard sont principalement composées de quartzite, de schiste chloriteux, de grès divers, de métadolomie et de métagabbro. (Vinet 2008 : 7.)

La vallée de la rivière Bérard dont les versants abrupts ont été lessivés durant la transgression marine postglaciaire s'élargit vers l'embouchure de la rivière où la topographie est caractérisée par une série de talus d'érosion, parallèle à la côte actuelle. Quelques massifs rocheux émergents des dépôts meubles de part et d'autre du cours inférieur de la rivière Bérard. En bordure de la baie Profonde, le littoral est caractérisé par un large estran où abondent des blocs de tailles métriques (Vinet 2008 : 9).

Les trois secteurs inventoriés dans le cadre de ce projet touchaient à des environnements qui ont été façonnés par ces phénomènes postglaciaires. Le premier type d'environnement rencontré caractérise les secteurs C1 et C3E. Il correspond à des collines rocheuses bombées et fuselées, dont l'altitude varie entre 53 m et 107 m. Il présente généralement un versant abrupt du côté sud-ouest et une pente plus douce ou recouverte de dépôts glaciaires du côté nord-est. La topographie y est généralement inégale et accidentée. La forme générale des collines est dérivée d'une érosion différentielle qui s'est produite dans le sens de l'écoulement glaciaire régional (sud-ouest/nord-est) comme en témoignent les cannelures et les stries observées sur les affleurements rocheux (L'Hérault et coll. 2013 : 58). Le dénuement de la roche-mère, observé sur les collines inventoriées résulte de la transgression marine postglaciaire, qui a atteint 180 m et qui a délavé le sédiment des rochers en dessous de cette altitude. La pédologie dans cet environnement se limite donc souvent qu'au développement d'un mince humus sur la roche-mère délavée.

On note également la présence de deltas glacio-marins mis en place en aval d'eskers suggérant une déglaciation en contact avec la mer. Le relèvement isostatique et la transgression des eaux marines ont donné naissance aux nombreuses terrasses marines qui témoignent de pauses dans l'émersion des terres. L'encaissement du

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

chenal fluvial de la rivière Bérard, a mené à la formation de talus d'érosion et de terrasses fluviales sculptées à même les dépôts meubles préservés à l'occasion entre les chenaux abandonnés rocheux (L'Hérault et coll. 2013 : 58). Ceci correspond à l'autre type d'environnement rencontré qui caractérise le secteur D4A. Il correspond aux buttes de sable et de gravier séparées par des alluvions littorales, de silt et de sable déposés à marée haute ou lors de la transgression marine postglaciaire. La topographie y était généralement subhorizontale avec quelques dépressions et des pentes en périphérie. La pédologie dans ce type d'environnement correspond à un jeune podzol encore mal formé.

Le climat de la région de Tasiujaq est subarctique et est caractérisé par des hivers longs et froids ainsi que par des étés courts. En effet, les conditions hivernales s'étendent sur près de huit mois avec une durée moyenne de couverture nivale au sol d'environ 240 jours alors que la période entre le dégel et le regel des lacs n'est que de 120 jours (Vinet 2008 : 9, Climat.org 2014).

En ce qui a trait au biome végétal, la région de Tasiujaq correspond à la limite septentrionale où la toundra forestière (zone 8) laisse définitivement place à la toundra arbustive (zone 9) (MRNFP, 2003-2013). La limite nordique des arbres se trouve à environ 50 km au sud du village de Tasiujaq. La végétation est caractérisée par la présence clairsemée d'arbrisseaux; de petits saules et quelques rares conifères. La végétation est principalement composée de mousses, de lichens et d'aulne, de bouleau et de (Vinet 2008 : 11).

La faune de la région de Tasiujaq comprend une variété de mammifères marins et terrestres, ainsi que de nombreuses espèces de poissons et d'oiseaux, dont plusieurs espèces aquatiques migratrices. En ce qui concerne les mammifères marins, on note la présence du béluga, du phoque annelé, du phoque barbu et beaucoup plus rarement, du morse. Le caribou le bœuf musqué introduit constitue le gros gibier présent dans la région. Le petit gibier inclut le renard, le lièvre arctique, le vison et la loutre. La ressource aviaire est riche en canards dont les eiders, les huards les goélands, les lagopèdes, les hiboux ainsi que d'autres petits oiseaux parmi les espèces d'oiseaux. La région est reconnue pour l'importante colonie de faucons gerfauts et de faucons pèlerins qui nichent dans les îles du bassin aux Feuilles et dans les falaises environnantes. Les principales espèces de poissons actuellement exploitées en grand nombre par la population locale sont l'omble chevalier, l'omble de fontaine, la truite rouge, le saumon de l'Atlantique et le touladi. D'autres espèces localement exploitées incluent le grand corégone et la morue de roche (Association touristique du Nunavik 2010).

4.1.2 État des connaissances archéologiques

L'examen du registre de l'ISAQ du MCC, indique qu'il y a dix sites archéologiques actuellement connus à l'intérieur d'un rayon de 2.5 km entourant le projet n° 154-10-0071 (Tableau 3, Figure 2).

Avant le présent inventaire, trois interventions archéologiques ont été réalisées dans la région à l'étude. En juin 1984, M. Denis Roy alors archéologue du Service de l'Environnement du ministère des Transports a effectué un pré-inventaire dans le but d'effectuer la collecte d'informations à caractère archéologique auprès de la population locale. Ce préinventaire incluait un volet de vérification visuelle de certains endroits susceptibles d'être perturbés par les travaux d'aménagement du futur aéroport du village. Les informations recueillies ont été ajoutées à l'étude de potentiel qu'allait réaliser la firme Archéotec la même année (Archéotec 1984). Ce n'est qu'en 1985 que le premier inventaire de la région fut entrepris par Avataq. Tous les sites connus à ce jour ont été découverts lors de cette intervention archéologique (Tableau 4; figure 2) (Litwinionek 1987).

Selon ce rapport, les dix sites témoignant d'occupations anthropiques qui se situent dans la zone d'étude sont encore d'âges incertains. On a pu déterminer, en fonction des structures d'habitation identifiées, que la plupart des occupations sont d'origine inuit et inuit historique, et que certaines sont paléoesquimaudes et possiblement dorsétiennes (Litwinionek 1987 : 28). Hormis les structures avec des aménagements axiaux, peu d'éléments diagnostiques permettent de dater plus précisément l'ensemble des occupations connues jusqu'à présent.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 3: Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-10-0071

SITE	DISTANCE DU PROJET (DIRECTION)	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	RÉFÉRENCE
leEI-1	5,4 km de C1 (NO) 2,7 km de C3E (SO) 3,5 km de D4A (SO)	Inuit historique (50 ans)	Campement	Rive ouest de la Baie profonde dans la partie ouest du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-2	600 m de C1 (NO) 6,1 km de C3E (SE) 7,5 km de D4A (S)	Paleoesquimaude indéterminée indéterminée	Campement.	Rive ouest de la Baie profonde à 5 km du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-3	5,8 de C1 (NO) 2,8 km de C3E (SO) 3,7 km de D4A (SO)	Inuit historique (100 ans)	Campement	Rive ouest de la Baie profonde dans la partie ouest du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-4	4,7 km de C1 (NO) 3,1 km de C3E (SO) 4 km de D4A (SO)	Inuit historique (150 ans)	Campement	Rive ouest de la Baie profonde à 700 m du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-5	6 km de C1 (NO) 3,3 km de D4A (SO) 3 km de C3E (SO)	Dorsétien et Inuit historique indéterminée	Campement	Rive ouest de la Baie profonde dans la partie sud du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-6	6,5 km de C1 (NO) 2,6 km de D4A (SO) 2,5 km de C3E (SO)	Inuit historique (50 ans)	Chasse affûts	Rive est de la rivière Bérard à 930 m au sud du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-7	6,3 km de C1 (NO) 2,7 km de D4A (SO) 2,6 km de C3E (SO)	Inuit historique (50 ans)	Chasse affûts	Rive est de la rivière Bérard à 1 km au sud du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-8	6,5 km de C1 (NO) 2,2 km de D4A (SO) 2,1 km de C3E (SO)	Inuit historique (50 ans)	Chasse affûts	Rive est de la rivière Bérard à 1,3 km au sud du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-9	6,7 km de C1 (NO) 2,1 km de D4A (SO) 2,0 km de C3E (SO)	Inuit historique (50 ans)	Chasse affûts	Rive est de la rivière Bérard à 1,5 km au sud du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987
leEI-10	4,5 km de C1 (SO) 4,1 km de D4A (SO) 3,2 km de C3E (NO)	Inuit historique (50 à 100 ans)	Campement	Rive ouest de la Baie profonde à 750 m du village de Tasiujaq	Litwinionek 1987

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 4: Étude de potentiel et Inventaires archéologiques déjà réalisés dans et à proximité du projet no 154-10-0071

ZONE INVENTORIÉE	DISTANCE DU PROJET	RÉFÉRENCES
Préinventaire	0 à 5 km	Archéotec 1984
Étude de potentiel	0 à 5 km	Archéotec 1984
Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Tasiujaq Nouveau-Québec. réfection des infrastructures aéroportuaires	0 à 5 km	Litwinionek 1987

4.1.3 Résultats de l'intervention

Le projet, qui a été divisé en trois secteurs d'intervention archéologique, couvre une superficie totale de 185 033 m² (Tableaux 5 et 6; Figure 3). Les perturbations anthropiques couvraient une superficie 19 988 m² et celles-ci ont fait l'objet d'une inspection visuelle.

Tableau 5: Distribution des puits de sondage par secteurs et sous-secteurs du projet 154-010-0071

Secteur	Sous-secteur	Puits de sondage négatif	Puits de sondage positif
C1	A	25	0
C1	B	37	0
C1	C	60	0
C1	D	24	0
C1	E	20	0
SOUS-TOTAL		166	0
D4A	_____	92	0
SOUS-TOTAL		92	0

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Secteur	Sous-secteur	Puits de sondage négatif	Puits de sondage positif
C3E	A	21	0
C3E	B	46	0
C3E	C	24	0
C3E	D	38	0
C3E	E	21	0
SOUS-TOTAL		150	0
GRAND TOTAL		408	0

Le secteur d'intervention C1 se situe sur la colline Quarqakalluk à environ 5 km au nord-ouest de Tasiujaq. Sa superficie totale est de 113 418 m² et on y note des perturbations anthropiques sur 19 998 m². Le secteur d'inventaire est donc de 93 429 m². Il correspond à une carrière dont la partie orientale est déjà en exploitation depuis plusieurs années. Après un examen visuel, le secteur a été subdivisé en cinq sous-secteurs en suivant la topographie et la nature du sol. La végétation locale est de type toundra arctique avec quelques arbustes, bouleaux nains, une variété de petits saules, des plantes herbacées, des sphaignes et cladonies ainsi que des arbustes de bleuets, de canneberges et de camarines.

Le sous-secteur C1-A occupe le nord-est du secteur C1. Il est délimité du côté ouest par le chemin d'accès qui mène au sommet de la colline et au sud par la carrière en exploitation. Une clôture empêche de s'approcher trop près du bord de la carrière. Ce sous-secteur est de forme irrégulière et couvre une superficie totale approximative de 7372 m². Il a une longueur maximale de 175 m et une largeur qui varie entre de 38 et 57 m. Son altitude se situe entre 60 m et 74 m. La topographie est généralement assez escarpée et présente un glacis avec une dénivellation se situant entre 30° et 40°. Près du sommet, la topographie est moins inclinée et comprend des surfaces planes composées d'affleurements rocheux et de quelques blocs erratiques épars (Figure 3; Photos 1 et 2).

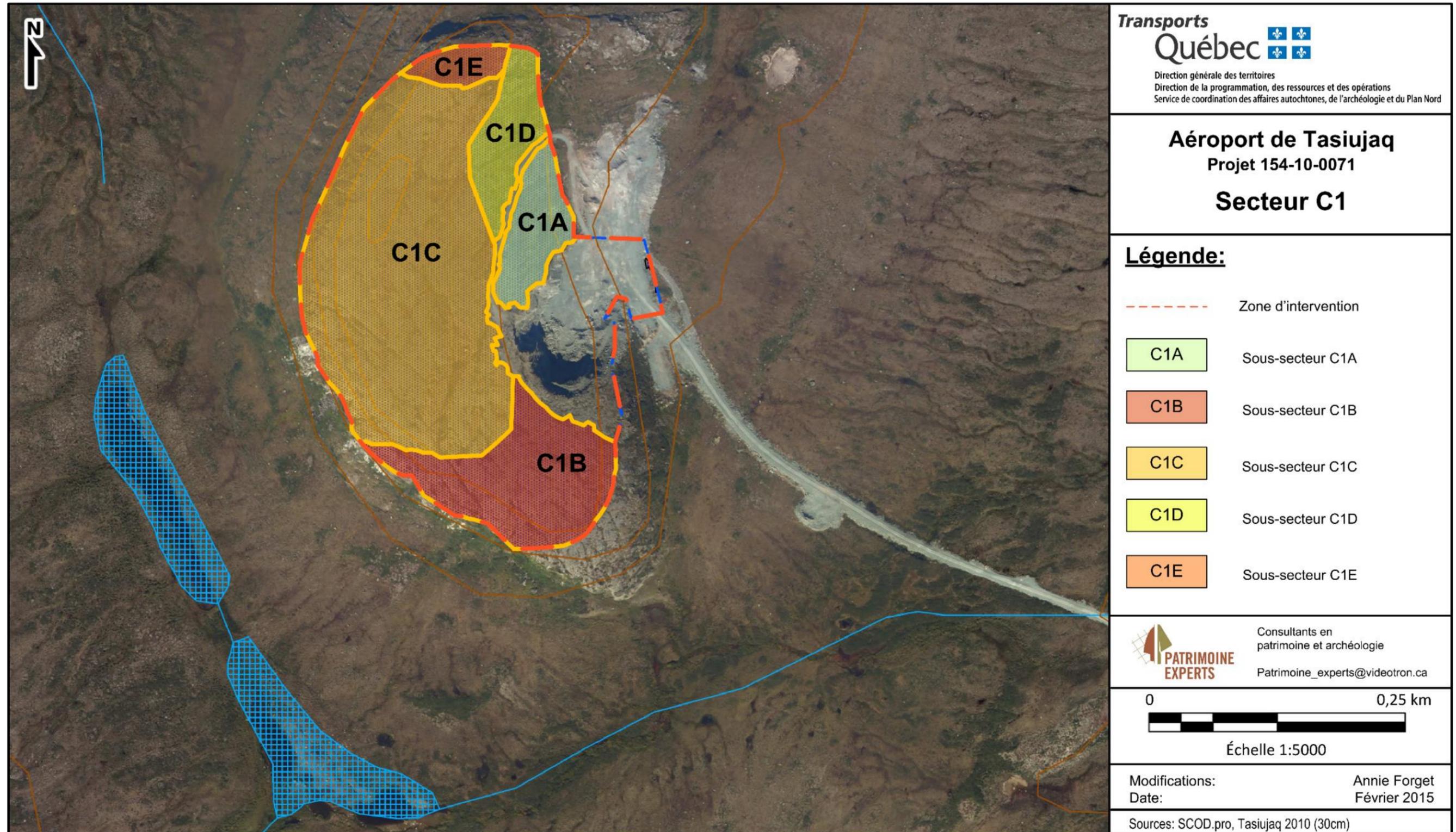


Figure 3 Localisation des sous-secteurs du secteur C1 du projet 154-10-0071

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sol a été perturbé par endroits, surtout lors de la construction du chemin d'accès qui monte au sommet et lors de la construction de la clôture qui borde la carrière (Photo 3). La stratigraphie observée dans C1-A est de deux types. On trouve dans la pente une stratigraphie composée d'une litière couvrant un mince humus de moins d'un centimètre suivi de fragments de schiste détachés de la roche en place (Photo 4). L'épaisseur de la couche de fragments de schiste varie d'un endroit à l'autre de 2 cm à plus d'un mètre et repose parfois sur la roche en place. Au sommet on observe en surface, un gravier composé de fragments de pierre angulaires. Cette couche est dense et difficile à pénétrer avec la truelle ou à la pelle (Figure 4). C'est à cet endroit qu'on a trouvé, en surface, trois fragments d'une pierre siliceuse verdâtre. Il est à noter que ce type de pierre n'a pas été observé ailleurs dans les autres secteurs du projet de Tasiujaq. Bien que nous ayons déterminé ultérieurement que ces fragments ne sont pas d'origine anthropique, lors de la découverte de ces derniers, nous avons appliqué la procédure d'évaluation en vigueur pour les puits de sondages positifs. Aucune trace d'occupation anthropique n'a été observée dans le sous-secteur. Un total de 25 puits de sondages a été excavé dans le sous-secteur C1-A et tous se sont révélés négatifs.



Photo 1 Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur A, vue générale en direction du haut vers le sud (PATR114N09-006)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 2 Projet no 154-10-0071, secteur C1, fin du sous-secteur A, vue générale en direction du haut vers le sud-ouest (PATR14N09-017)



Photo 3 Projet n° 154-10-0071, secteur C1-A, vue du sous-secteur A et de la clôture (PATR14N09-015)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 4 Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur A, Stratigraphie type, paroi ouest (PATRI14N09-010)

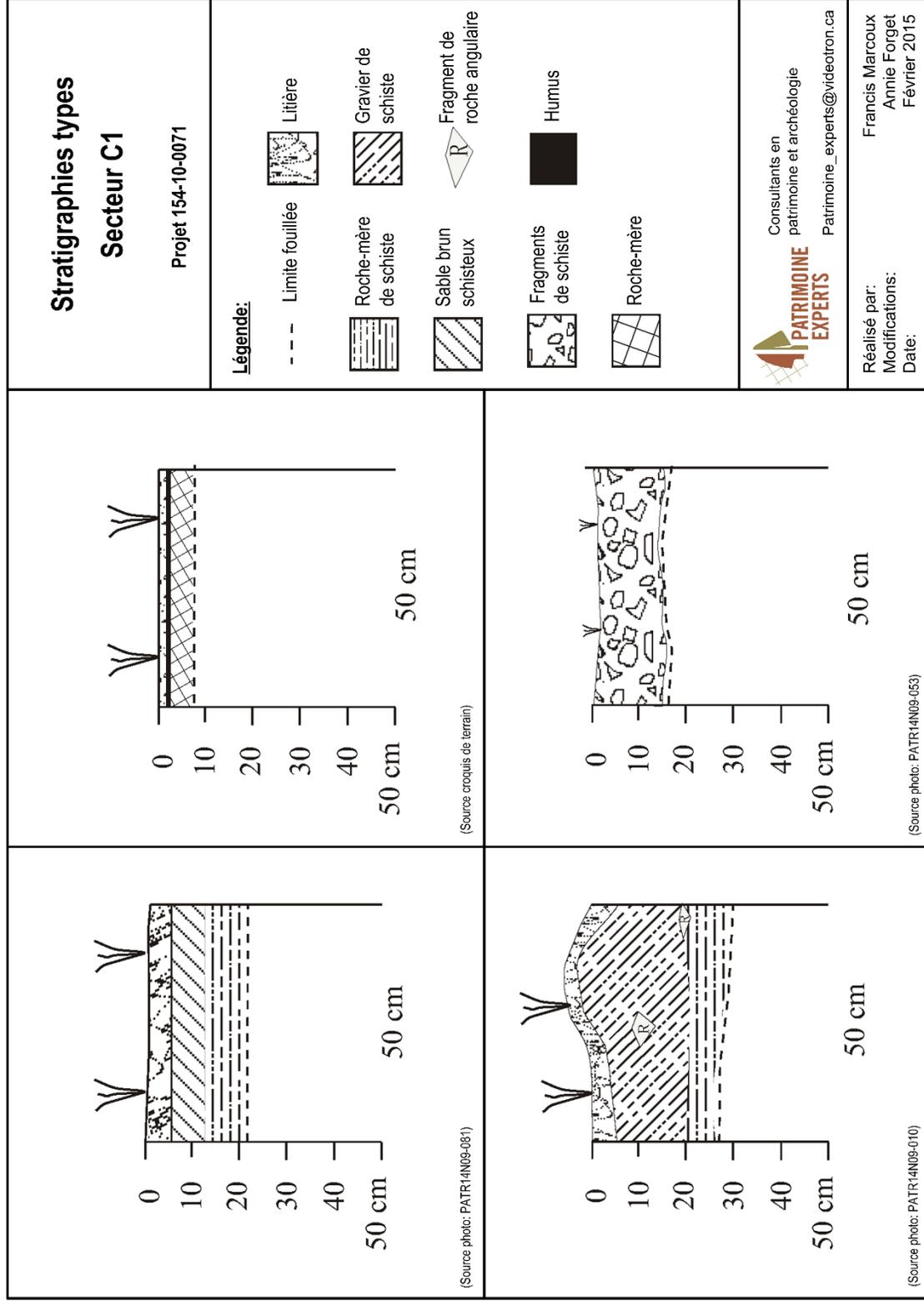


Figure 4 Stratigraphies types du secteur C1 du projet 154-10-0071

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sous-secteur C1-B occupe la partie sud du secteur C1. Il est délimité, côtés est et ouest par les versants de la colline et au sud par la ligne délimitant la zone d'intervention. Sa limite nord-est borde la carrière du côté nord. Ce sous-secteur est de forme irrégulière et s'étend sur une longueur maximale de 325 m, et une largeur de 45 à 158 m. Il couvre une superficie totale d'environ 30 912 m² avec une altitude variant entre 65 et 84 m (Figure 3; Photos 5 et 6). La topographie est généralement assez escarpée. On y note de fortes dénivellations en paliers sur les côtés est et sud et encore plus abrupts sur le versant ouest. On y trouve une surface inégale et accidentée. La roche mère affleure partout et on observe quelques blocs erratiques épars. L'eau s'accumule dans des cavités du cran rocheux offrant une surface humide où la végétation parvient à se développer. On y trouve très peu de sédiments. On note la présence de quelques inukshuks récents dans ce sous-secteur. La stratigraphie type dans les cavités est composée d'une litière sur un humus de moins d'un centimètre d'épaisseur au plus reposant directement sur la roche en place (Figure 4). Dans certaines des anfractuosités, on peut trouver une trace de gravier, de sable ou quelques galets. Trente-sept puits de sondages ont été réalisés dans le sous-secteur C1-B et tous se sont révélés négatifs.



Photo 5 Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur B, vue générale vers le sud-est (PATRI14N09-025)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 6 Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur B, vue générale vers le sud-est (PATRI14N09-029)

Le sous-secteur C1-C occupe la portion nord-ouest du secteur C1 qui est la plus élevée (90 à 107 m d'altitude). Il est délimité du côté ouest par le versant abrupt de la colline et au sud par la courbe de niveau de 90 m. Sa bordure nord se localise à la rupture de pente qui marque le début du sous-secteur E. Ce sous-secteur a une superficie de 44 990 m² et a une forme irrégulière. Il s'étend sur une longueur maximale de 282 m et une largeur de 105 à 207 m (Figures 3; Photos 7 et 8). La topographie est la même que celle observée pour le sous-secteur C1-B. Le sous-secteur est escarpé avec de fortes dénivellations sur tous les côtés est et très prononcés sur le versant ouest. On y trouve une surface inégale et accidentée avec la roche-mère en affleurements. Il y a de nombreuses cavités sur le cran rocheux où la végétation réussit à se développer malgré le peu de sédiments qui s'y trouve. Aucune perturbation anthropique moderne n'a été observée dans le sous-secteur C1-C. On note la présence de quelques inukshuks récents et le squelette d'un caribou laissé par des chasseurs. La stratigraphie type dans les cavités est composée d'une litière sur un humus moins d'un centimètre d'épaisseur au plus reposant directement sur la roche en place (Figure 4). Dans certaines des anfractuosités, on peut trouver une trace de sable, du gravier et quelques galets. Au total, 60 puits de sondages ont été réalisés dans le sous-secteur C1-C et tous étaient négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 7 Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur C, vue générale vers le sud (PATRI14N09-076)



Photo 8 Projet no 154-10-0071, secteur C1, sous-secteur C, blocs erratiques vers le Nord-Ouest (PATRI14N09-075)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sous-secteur C1-D est situé à l'extrémité nord-est de la zone des travaux. Il occupe la pente raide entre le sous-secteur C1-C et le chemin d'accès. Ce sous-secteur est de forme irrégulière. Il a une superficie approximative de 6508 m² et a une longueur maximale de 166 m et une largeur maximale de 63 m. Son altitude se situe entre 65 m et 88 m (Figure 3; Photos 9 et 10). La topographie ressemble à celle du sous-secteur C1-A. Elle est escarpée et présente une pente de 30° à 40° qui couvre la totalité du sous-secteur. À l'encontre du sous-secteur C1-A, le substrat n'est pas formé de fragments de schiste, mais de la roche en place. Près du sommet, la topographie est moins inclinée, mais est accidentée. Aucune perturbation anthropique n'a été observée dans le sous-secteur C1-D à part le chemin d'accès. La stratigraphie type dans les anfractuosités du rocher est composée d'une litière sur un humus de moins d'un centimètre d'épaisseur reposant directement sur la roche en place (Figure 4). Dans certaines de ces anfractuosités, on peut trouver un peu de sable et de gravier et parfois quelques galets. Un total de 24 puits de sondages a été excavé dans le sous-secteur C1-D et l'ensemble s'est avéré négatif.



Photo 9 Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur D, vue générale vers le sud-ouest (PATRI14N09-067)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 10 Projet no 154-10-0071, secteur C1, fin du sous-secteur C et D, début E, vue générale vers le sud-ouest (PATRI14N09-078)

Le sous-secteur C1-E est situé à l'extrémité nord du secteur C1. Il se trouve dans la pente. Ce sous-secteur a une superficie de 3648 m². Il est de forme irrégulière et couvre une longueur maximale de 130 m et une largeur de 11 à 43 m. Son altitude varie entre 76 m à 88 m (Figure 3; Photo 11). La topographie présente une pente (entre 40° à 45°) qui couvre l'ensemble de la zone. Il y a une petite terrasse à la base de la pente ainsi qu'un bourrelet qui a retenu les sédiments tombés du rocher. Le substrat est composé de fragments de schiste ainsi que de roche en place qui affleure par endroits. Aucune perturbation anthropique n'a été observée dans le sous-secteur C1-E. La stratigraphie de ce sous-secteur présente un léger humus sur un sable brun schisteux reposant sur la roche-mère (Photo 12). Dans certaines anfractuosités, on peut trouver un peu de sable, parfois du gravier et rarement des galets. Vingt puits de sondages ont été excavés dans le sous-secteur C1-E et tous se sont avérés négatifs.

Le secteur d'intervention C3E se situe sur une colline à environ 2,8 km au sud-ouest du village de Tasiujaq. Sa superficie totale est de 55839 m² et il n'y a pas de perturbations anthropiques. La superficie du secteur d'intervention archéologique est donc aussi de 55839 m² (Tableaux 5 et 8).

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 11 Projet no 154-10-0071, secteur C1, début du sous-secteur E, vue générale vers l'ouest (PATRI14N09-070)



Photo 12 Projet no 154-10-0071, secteur C1, Sous-secteur E, stratigraphie type, paroi ouest (PATRI14N09-062) nord-ouest (PATRI14N09-081)

Il correspond à une future carrière qui n'est pas encore en exploitation. Après un examen visuel, le secteur a été subdivisé en cinq sous-secteurs en suivant la topographie et la nature du sol (Figure 5). La végétation locale est semblable à celles observées dans les autres secteurs, soit une toundra arctique avec quelques arbustes, bouleaux nains, une variété de petits saules, de plantes herbacées dans les milieux humides et des sphaignes et cladonies ainsi que des talles de bleuets, de canneberges et de camarines dans les endroits bien drainés.

Le sous-secteur C3E-A occupe la partie nord-ouest du secteur C3E. Ce sous-secteur a une superficie totale approximative de 4812 m². Il est délimité du côté ouest par un milieu humide et du côté nord par le chemin d'accès qui mène au secteur. Du côté est, il est délimité par un champ de blocs qui correspond au sous-secteur C3E-B et du côté sud il est attenant au sous-secteur C3E-C. Ce sous-secteur a une forme rectangulaire et il s'étend sur une longueur maximale de 112 m et une largeur qui se situe entre 36 m à 44 m. Son altitude se situe entre 51 m et 56 m d'altitude. La topographie est généralement horizontale et correspond à une plaine fluvioglacière associée à d'anciens tributaires de la rivière Bérard. Même si ces cours d'eau ont aujourd'hui disparu, ces milieux demeurent humides (Figure 5; Photo 13). Le sous-secteur C3E-A n'a subi que peu de perturbations dues à l'activité humaine hormis la construction du chemin d'accès. On note ainsi la présence d'un camp de chasse contemporain avec un rond de tente inuite, un inukshuk récent et des crânes de caribou (Photos 14 et 15). La stratigraphie observée dans C3E-A est de deux types : en milieu humide, on trouve une stratigraphie composée d'une litière suivie d'humus (1 cm à 10 cm d'épaisseur) reposant sur un sable limoneux et argileux (20 cm à 29 cm d'épaisseur). En milieu plus sec, la stratigraphie se compose d'un humus d'un cm à dix cm d'épaisseur reposant sur un mélange de sable grossier, de gravier et de galets (Figure 6; Photos 16 et 17). Un total de 21 puits de sondages a été excavé dans le sous-secteur C3E-A et tous se sont avérés négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 13 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, vue générale vers l'ouest (PATRI14N09-146)



Photo 14 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Cercle de pierre d'une tente inuite contemporaine (PATRI14N09-150)

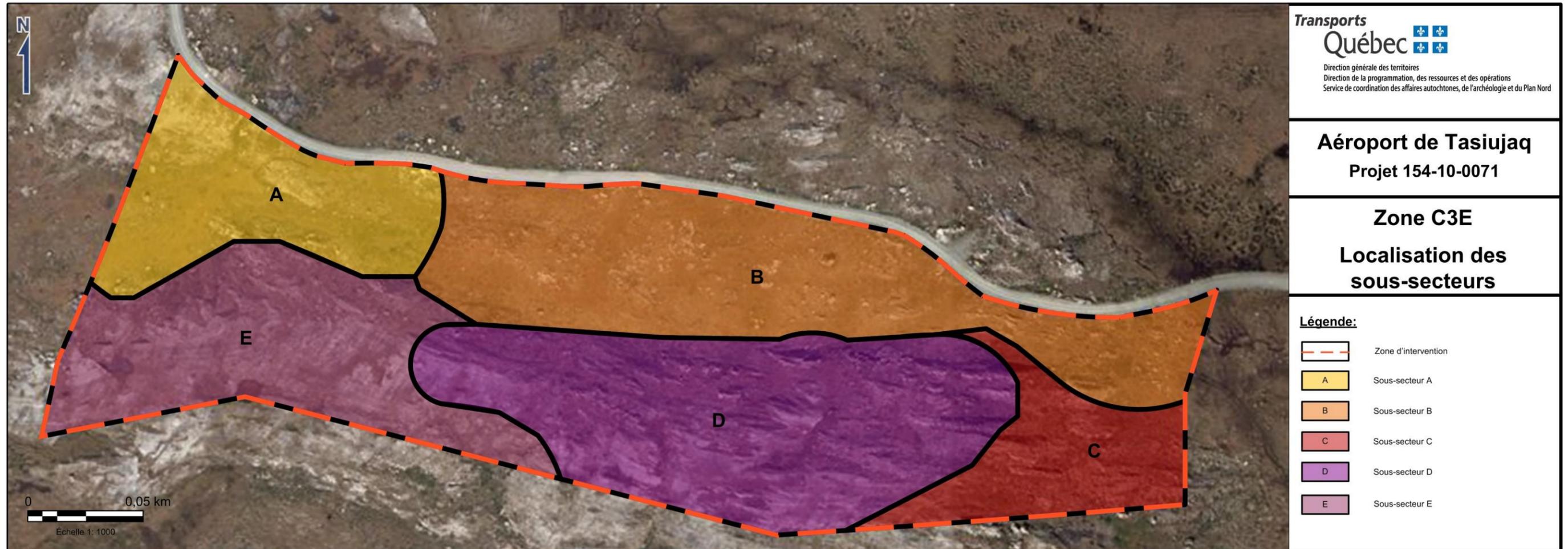


Figure 5 Localisation des sous-secteurs du secteur C3E du projet 154-10-0071

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 15 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Inushuk inuit contemporain (PATRI14N09-151)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

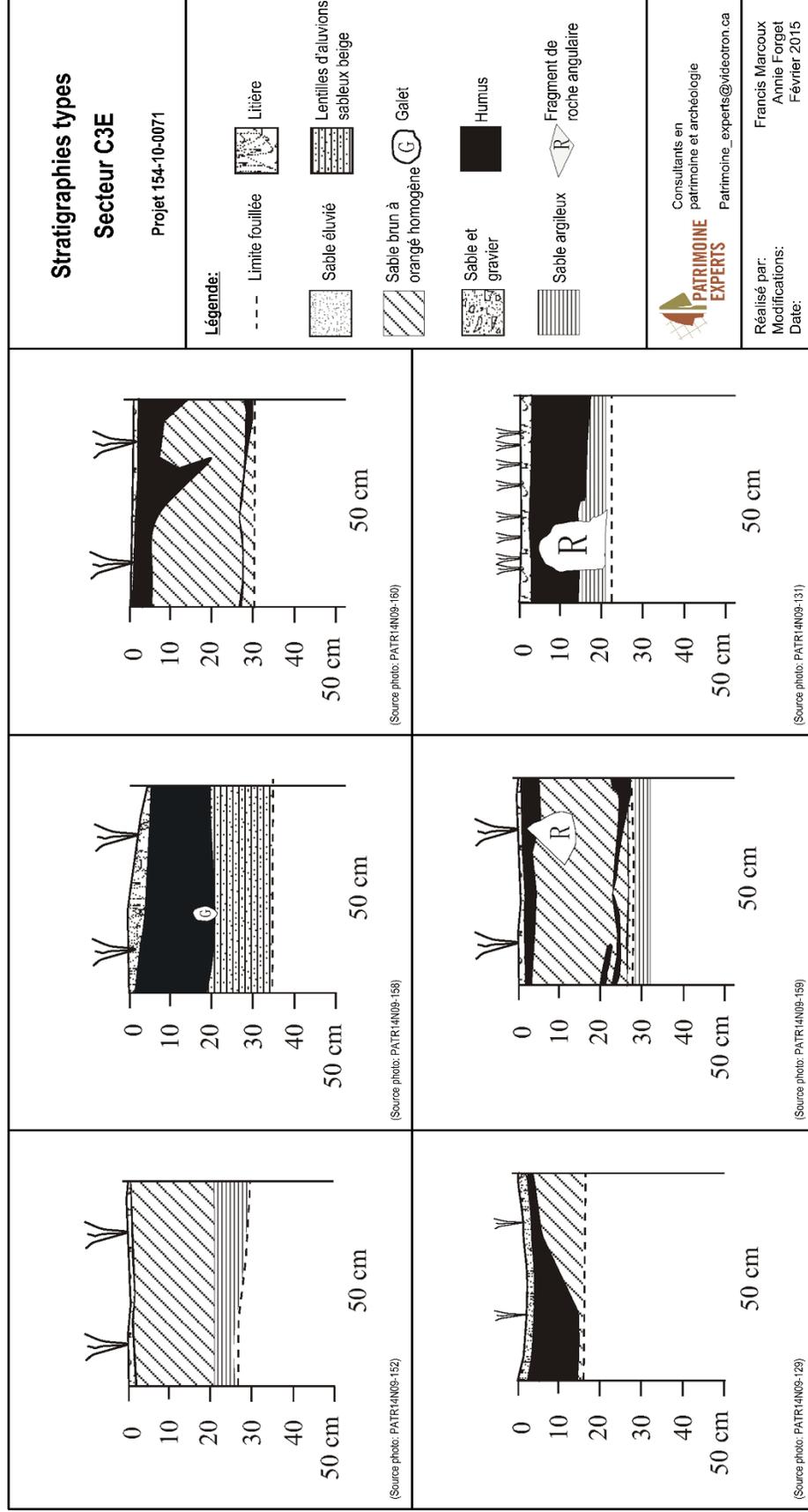


Figure 6 Stratigraphies types du secteur C3E du projet 154-10-0071

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 16 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Stratigraphie type de la portion ouest de la zone d'intervention (PATRI14N09-129)



Photo 17 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-A, Stratigraphie typique des tourbières de la zone d'intervention (PATRI14N09-131)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sous-secteur C3E-B occupe une superficie d'environ 20 066 m² et est situé dans la partie nord du secteur (Figure 5). Il est délimité, du côté ouest par le milieu humide associé au sous-secteur C3E-A et du côté nord par le chemin d'accès. La base du talus de la colline correspond à sa bordure sud. Le sous-secteur a une forme allongée rectangulaire orientée nord-ouest au sud-est. Il s'étend sur une longueur maximale de 359 m et une largeur maximale de 32 à 71 m. L'altitude varie de 52 m à 59 m d'altitude. La topographie est constituée d'une faible pente vers le nord couverte de dépôts glaciaires du côté sud (Photos 18). Ces dépôts sont constitués de gros blocs angulaires empilés sur le flanc nord de la colline. On y trouve une surface inégale et accidentée couverte de sphaigne et d'un peu de matière organique en décomposition, de sable et d'argile par endroits. Outre la construction du chemin d'accès, ce sous-secteur n'a pas subi de perturbation. La stratigraphie est typique des milieux humides et est composée d'une litière sur un mince humus de moins de 1 cm d'épaisseur suivi de sable limoneux homogène beige à brun devenant argileux en profondeur (25 cm à 29 cm d'épaisseur). Une autre variante de la stratigraphie se compose d'une litière sur un humus très organique (3 cm à 5 cm d'épaisseur) sur un sable moyen orangé (20 cm à 25 cm d'épaisseur) et des infiltrations d'humus en profondeur due à la cryoturbation (Figure 6; Photos 19 et 20). Quarante-six puits de sondage ont été excavés dans ce sous-secteur et tous se sont révélés négatifs.



Photo 18 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-B, vue générale vers l'est (PATRI14N09-154)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 19 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-B, Stratigraphie typique des milieux humides de la zone d'intervention (PATRI14N09-152)



Photo 20 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-B, Stratigraphie type avec cryoturbation (PATRI14N09-160)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sous-secteur C3E-C occupe la portion sud du secteur et couvre une superficie totale approximative de 6511 m². Il est délimité du côté ouest par le versant de la colline donnant sur un milieu humide. La rupture de pente et le début du sous-secteur C3E-A correspond à sa limite nord. C'est un changement d'altitude qui le sépare du sous-secteur C3E-D à l'est. Ce sous-secteur, de forme allongée rectangulaire, a une longueur maximale de 155 m et une largeur de 45 à 60 m alors que son altitude se situe entre 55 m et 61 m (Figure 5; Photo 21). La topographie décrit une surface bombée dont le sommet est aplati par l'action du glacier. La surface du sol est irrégulière et accidentée. On note une pente ascendante en palier vers l'est. Aucune perturbation anthropique n'a été observée dans ce sous-secteur C3E-C. La stratigraphie est composée d'une litière reposant directement sur la roche en place ou sur un humus de moins d'un centimètre d'épaisseur suivi de galets sur la roche-mère (Figure 6). Au total, 24 puits de sondages ont été excavés dans ce sous-secteur et tous étaient négatifs.



Photo 21 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-C, vue générale vers le nord-ouest (PATRI14N09-111)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sous-secteur C3E-D est localisé dans la portion nord-est du secteur C3E. Il occupe le dessus de la colline à l'est du sous-secteur C3E-C. Il couvre une superficie d'environ 14 662 m², et il est délimité au nord par le talus abrupt et accidenté qui borde le sous-secteur C3E-B. Au sud, le secteur d'intervention se termine approximativement 30 m avant une rupture de pente très prononcés. Du côté est, c'est la rupture de pente qui démarque la limite avec le sous-secteur C3E-E. Le sous-secteur C3E-D est de forme irrégulière et couvre une longueur maximale de 372 m et une largeur qui varie entre 40 et 75 m. Son altitude se situe entre 55 m et 61 m (Figure 5; Photo 22). La topographie est semblable à celle du sous-secteur C3E-C avec une surface bombée dont le sommet fut arasé par l'action du glacier. La surface du sol est raboteuse et accidentée. À partir du sommet, on note une pente descendante en paliers vers l'est. Aucune perturbation anthropique n'a été observée dans le sous-secteur C3E-D. La stratigraphie est similaire à celle du sous-secteur C3E-C, on remarque dans les cavités du rocher, une litière suivie d'un humus de moins d'un centimètre d'épaisseur reposant directement sur la roche en place (Figure 6). Dans certaines de ces cavités, on peut trouver un peu de sable et du gravier et parfois quelques galets. Un total de 38 puits de sondage a été excavé dans le sous-secteur C3E-D et tous étaient négatifs.



Photo 22 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-D, vue générale vers l'est (PATRI14N09-138)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le sous-secteur C3E-E est situé à l'extrémité sud-est du secteur C3E. Il commence à la rupture de pente du sous-secteur où se termine le sous-secteur C3E-D. Il couvre une superficie approximative de 9787 m². Ce sous-secteur est de forme irrégulière et couvre une longueur maximale de 178 m et une largeur de 60 à 100 m. Son altitude est de 53 m (Figure 5; Photo 23). La topographie présente une pente descendante de 35° vers l'est dont la surface est accidentée avec des blocs angulaires à la base du talus. Ce sous-secteur C3E-E surplombe un milieu humide qui constitue la moitié du sous-secteur. Aucune perturbation anthropique n'a été observée dans le sous-secteur C3E-E. La stratigraphie observée dans C3E-E est de deux types : en milieu humide, on trouve une stratigraphie composée d'une litière suivie d'un humus de 5 cm à 10 cm reposant sur une couche de sable limoneux et argileux ou parfois de sable grossier contenant du gravier et des galets d'une épaisseur de 15 à 20 cm. En milieu sec, la stratigraphie correspond à une litière sur un humus de faible épaisseur (moins de 1 cm) reposant sur la roche en place (Figure 6). Vingt et un puits de sondages ont été excavés dans le sous-secteur C3E-E et tous se sont avérés négatifs.



Photo 23 Projet no 154-10-0071, sous-secteur C3E-E, vue générale vers l'ouest (PATRI14N09-162)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le secteur d'inventaire D4A se situe sur une colline à environ 3,3 km au sud-ouest de Tasiujaq. Sa superficie totale est de 15 776 m² et il y a des perturbations anthropiques sur 3 396 m². Celles-ci ont fait l'objet d'une inspection visuelle. Le secteur d'inventaire est donc de 12 380 m² (Figure 7; Tableaux 5 et 7). Il est de forme irrégulière et s'étend sur une longueur maximale de 228 m et une largeur qui varie entre 28 m et 89 m. Du nord-est vers le sud-ouest, son altitude se situe entre 31 m et 37 m. La topographie est généralement subhorizontale (Photo 24). Ce secteur, relativement homogène du point de vue environnemental, correspond à une carrière de sable et de gravier déjà en exploitation. La végétation locale est semblable à celles observées dans les autres secteurs, un type toundra arctique avec quelques arbustes, bouleaux nains, une variété de petits saules, de plantes herbacées dans les milieux humides protégés du vent et des sphaignes et cladonies ainsi que des talles de bleuets, de canneberges et de camarines dans les endroits bien drainés. Le secteur D4A est délimité à l'est et au sud-ouest par des talus surplombants des milieux humides et du côté nord par le talus de la gravière en exploitation. L'ensemble du secteur correspond à une butte de dépôts morainiques qui surplombe la région immédiate. La portion sud-est du secteur D4A est constituée d'une paléo terrasse associée à un ancien méandre de la rivière Bérard.

Le centre du secteur est légèrement bombé en raison de la présence d'un dépôt morainique composé de gravier formant un cordon de 76 m de long par 20 m de large. Celui-ci a été partiellement exposé par l'activité éolienne. On aperçoit quelques blocs erratiques épars. Ceux-ci sont plus nombreux au nord et au sud du secteur. Il y a peu de perturbation anthropique dans le secteur D4A. On a seulement observé le passage d'un véhicule lourd qui a laissé des ornières dans la partie sud-ouest du secteur. Un campement inuit contemporain a également été observé à l'extrémité nord-est du secteur au bout du chemin d'accès. Il s'agit de deux cercles de pierres, l'un à l'intérieur de l'autre (Photo 25).



Figure 7 Localisation du secteur D4A du projet 154-10-0071

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

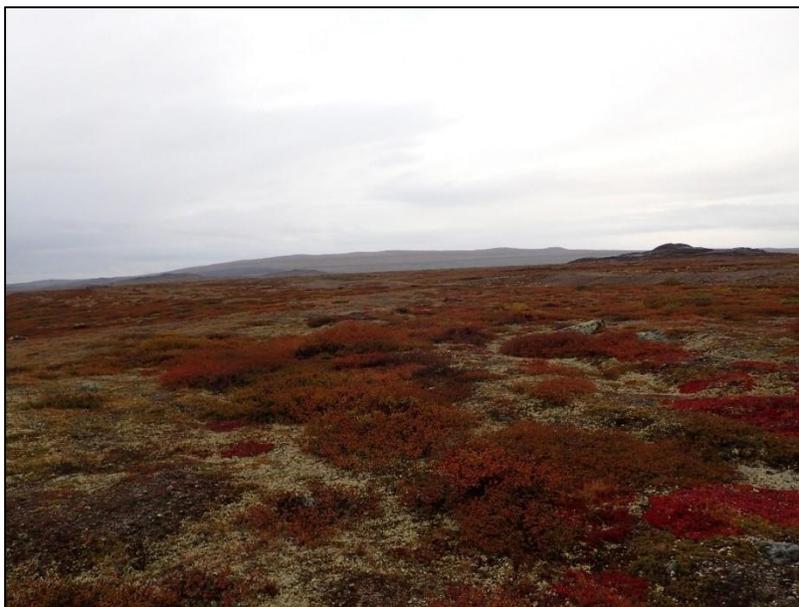


Photo 24 Projet no 154-10-0071, secteur D4A, vue générale vers le sud-ouest (PATRI14N09-086)



Photo 25 Projet no 154-10-0071, secteur D4A, cercle de pierre d'une tente inuite contemporaine, piquet en bois (PATRI14N09-097)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

La stratigraphie observée dans D4A est de deux types : on trouve au centre du secteur une stratigraphie composée d'une litière couvrant un mince humus de moins de 1 cm d'épaisseur suivi d'une couche de sable éolien contenant un mélange de la matière organique et de sable éluvié (de 5 cm d'épaisseur). Vient ensuite un sable orangé grossier contenant un peu de gravier (de 22 cm à 25 cm d'épaisseur). Celui-ci devient de plus en plus graveleux en profondeur et comporte des galets de différent diamètre (Figure 8; Photo 26). Alors que dans la portion sud-est du secteur, la stratigraphie est composée d'une litière couvrant un humus bien formé (de 4 cm à 5 cm) suivi d'une couche de sable éluvié (de 5 cm à 7 cm d'épaisseur) reposant sur un sable orangé homogène à grains moyens (de 25 cm à 30 cm d'épaisseur), suivi de minces couches de sable de plage beige (moins de 1 cm) à grains fins de 30 cm à 35 cm d'épaisseur (Figure 8; Photo 27). Au total, 92 puits de sondage ont été excavés dans le secteur D4A et tous se sont avérés négatifs.



Photo 26 Projet no 154-10-0071, secteur D4A, Stratigraphie type de la portion centrale de la zone d'intervention (PATRI14N09-100)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 27 Projet no 154-10-0071, secteur D4A, Stratigraphie type de la portion nord-est de la zone d'intervention (PATRI14N09-098)

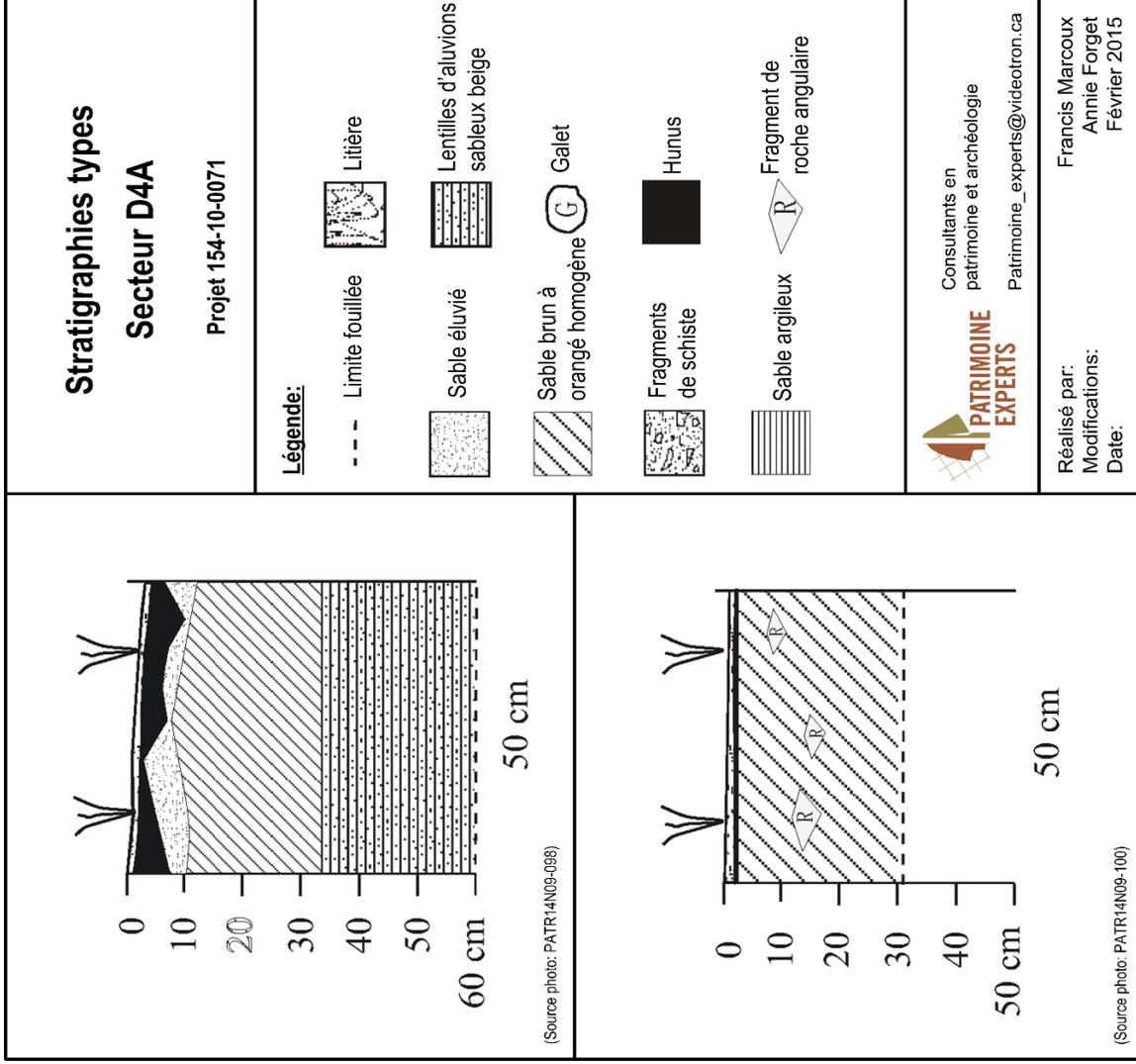


Figure 8 Stratigraphies types du secteur D4A du projet 154-10-0071

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 6: Inventaire archéologique — Synthèse des activités — Secteur C1 — Projet no 154-10-0071

SOUS- SECTEUR	LOCALISATION : Secteur C1					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. approx. (m)	Larg. approx. (m)	Élev. approx. (m)	Pente approx. (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
A	175	38 à 57	60 à 74	30 à 40	7372	lv Sp	0	25	<p>- pente vers l'est, un glacis couvre les trois quarts de la pente; - près du sommet, la surface est moins inclinée, mais accidentée.</p>	<p>- dans la pente, litière sur mince humus (\pm 1 cm) sur fragments de schiste (27 cm) provenant de la roche-mère; - sur le rocher, lichen et cladonie (1 à 2 cm) sur roche-mère; - dans les anfractuosités du rocher, litière (lichens, petits fruits, herbes,) sur humus (\pm 1 cm) sur roche-mère</p>	<ul style="list-style-type: none"> - sous-secteur localisé entre le chemin de la carrière et celui qui monte sur le rocher - chemin de gravier en flanc de colline - présence de perturbations issues du passage de machineries lourdes - débris de dynamitage à certains endroits - au sommet, on trouve de nombreux affleurements rocheux et quelques blocs erratiques épars - sol presque inexistant - trois fragments d'une pierre siliceuse verdâtre - présence abondante de veines de quartz non exploitées
B	325	45 à 158	65 à 84	----	30 912	lv Sa Sp	0	37	<p>- au sommet, replats accidentés; - dénivellations en paliers sur les côtés est et sud et abrupts sur le versant ouest;</p>	<p>- litière reposant directement sur la roche-mère; - dans les anfractuosités du rocher, litière (1 à 2 cm) sur un mince humus (\pm 1 cm) reposant sur la roche-mère; - dans certaines anfractuosités, on peut trouver un peu de sable et de gravier, ou quelques galets reposant sur la roche-mère.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - sous-secteur situé au sud du chemin de gravier qui monte sur le rocher - carrière en exploitation (clôture et fragments de pierre de dynamitage) - présence de quelques blocs erratiques épars - la roche-mère affleure partout - présence de nombreuses anfractuosités humides contenant peu de sédiments - traces d'activités anthropiques contemporaines, un affût, et quelques inukshuks récents - présence de veines de quartz non exploitées

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

C	282	191 à 114	90 à 107	----	44 990	Iv Sa Sp	0	60	- partie la plus élevée du secteur; - dénivellations en paliers sur les côtés nord, est, et sud et abrupts sur le versant ouest; - surface inégale et accidentée;	- litière reposant directement sur la roche-mère; - dans les anfractuosités du rocher, litière (1 à 2 cm) sur un mince humus (\pm 1 cm) reposant sur des galets ou sur la roche-mère; - dans certaines anfractuosités, on peut trouver aussi un peu de gravier, de sable reposant sur la roche-mère	- sous-secteur qui occupe le sommet de la colline - socle rocheux présent partout - présence de quelques blocs erratiques - présence de nombreuses cavités humides avec peu de sédiments - présence de veines de quartz non exploitées - traces d'activités anthropiques contemporaines, quelques inukshuks récents
D	166	25 à 56	65 à 88	30 à 40	6508	Iv Sa Sp	0	24	- en pente générale vers l'est, avec un glaciais au nord-est du sous-secteur; - surface inégale et accidentée;	- litière sur mince humus sur du sable ou des fragments de schiste; - litière sur mince humus (-1 cm) sur fragments de schiste provenant de la roche-mère; - sur le rocher lichen (1cm à 2 cm) sur roche-mère; - dans anfractuosités du rocher, litière sur humus (moins de 1 cm), parfois un peu de sable ou gravier sur roche-mère	- sous-secteur localisé à l'ouest du chemin de gravier et de la rupture de pente du sous-secteur C - perturbations causées par la construction du chemin de gravier en flanc de colline - sol presque inexistant - on y trouve sous une mince couche de végétation de nombreux affleurements rocheux et quelques blocs erratiques épars - présence de veines de quartz non exploitées
E	130	11 à 34	76 à 88	40 à 45	3648	Iv Sa Sp	0	61	- pente sur toute la longueur du sous-secteur; - petite terrasse, légèrement inclinée vers le nord, à la base de la pente ainsi qu'un bourrelet qui a retenu les sédiments tombés du rocher.	- litière sur mince humus (-1 cm) sur sable schisteux reposant sur le roc.	- sous-secteur entre le talus nord du sous-secteur C et la fin du secteur d'intervention au nord - le sol est composé de fragments de schiste ainsi que de la roche en place qui affleure par endroits - présence de formation de schiste et de veines de quartz - rupture de pente abrupte au nord
TOTAL					93 429		0	166			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 7 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur D4A - Projet no 154-10-0071

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur D4A					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. approx. (m)	Larg. approx. (m)	Élev. approx. (m)	Pente approx. (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
-----	228	28 à 89	29 à 37	----	12 380	Iv Sq SP	0	92	<p>- butte morainique avec terrasse plane parfois bosselée;</p> <p>- le centre du secteur est bombé par un dépôt de gravier qui forme un cordon de 76 m de long par 20 m de large orienté nord-ouest sud-est</p> <p>- pente est inclinée vers le sud et le sud-est;</p>	<p>- litière couvrant un mince humus de (± 1 cm) suivi une couche de sable éolien mélangé à de la matière organique et un peu de sable éluvié (5 cm à 7 cm), ensuite un sable orangé grossier devenant plus graveleux en profondeur reposant parfois sur des galets (22 cm);</p> <p>- dans la portion sud-est la stratigraphie, litière couvrant un humus bien formé (de 4 à 5 cm) suivi d'une couche de sable éluvié (de 5 cm à 7 cm) au-dessus d'un sable orangé homogène à grains moyens (de 25 cm à 30 cm) recouvrant une série de minces couches de sable de plage beige (± 1 cm) à grains fins (30 cm à 35 cm).</p>	<p>- D4A se localise à 1 km au sud-ouest de l'aéroport</p> <p>- secteur constitué d'une terrasse fluvioglaciaire bien drainée</p> <p>- la végétation comprend des herbacés, des sphaignes, de cladonie, et de petits fruits</p> <p>- secteur surplomb des milieux humides du côté sud et sud-est</p> <p>- se trouve associé à un ancien cours d'eau qui a laissé des dépôts alluviaux visibles en stratigraphie</p> <p>- on note dans la portion nord du secteur, un rond de tente inuite contemporain</p>
TOTAL					12 380		0	92			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 8 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur C3E - Projet no 154-10-0071

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur C3E					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. approx. (m)	Larg. approx. (m)	Élev. approx. (m)	Pente approx. (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
A	112	36 à 44	51 à 56	-----	4812	lv Sa Sq	0	21	- plaine d'origine fluvioglaciale et limite du rocher à l'extrémité nord-ouest de la zone d'intervention.	- litière sur humus (10 cm) sur sable et gravier (5 cm); - litière sur humus très organique (3 cm à 17 cm) sur un sable gris-brun - limoneux (2 cm à 11 cm) reposant sur des pierres en décomposition.	- sous-secteur bas et mal drainé situé à l'extrémité nord-ouest du secteur d'intervention - couvert d'herbes, de sphaigne, de cladonie, et de petits fruits - se trouve dans une coulée glaciaire et le sillon d'un ancien cours d'eau - il contient des sédiments fins dans les couches supérieures - traces d'activités anthropiques contemporaines près du chemin d'accès, un inukshuk récent et des crânes de caribou
B	359	32 à 71	52 à 59	20	20 066	lv Sp	0	46	- faible pente descendante vers le nord; - dépôt de till adossé à la face nord de la colline formant un glaciaire; le terrain y est accidenté surtout près de la base du talus à cause de la présence de blocs erratiques et des nombreux éboulis.	- litière sur mince humus (moins de 1 cm) suivi de sable limoneux homogène beige à brun devenant argileux en profondeur (25 cm à 29 cm); - litière sur humus très organique (3 cm à 5 cm) sur sable moyen orangé (20 cm à 25 cm) infiltration d'humus dû à la cryoturbation.	- sous-secteur situé entre le chemin d'accès et le bas du talus de la colline - sous-secteur bas et mal drainé, l'eau circule sous la végétation entre les fragments de pierre angulaire - plusieurs amoncellements d'éboulis et de blocs erratiques - les sédiments sont plus abondants près du chemin et loin du talus

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

C	155	45 à 60	53 à 61	40	6512	Iv Sp	0	24	<ul style="list-style-type: none"> - rocher bombé, accidenté, sommet aplati par l'action du glacier; - pente ascendante en palier vers l'est. - pentes raides descendantes vers le nord et l'ouest. 	<ul style="list-style-type: none"> - litière reposant directement sur la roche-mère; - litière reposant sur une trace d'humus suivi de la roche-mère; - dans les anfractuosités du rocher, litière (1 cm à 2 cm) sur un mince humus (moins de 1 cm) reposant sur des galets ou sur la roche-mère. 	<ul style="list-style-type: none"> - sous-secteur situé au sommet de la colline portion sud-ouest du secteur d'intervention - le sommet de la colline a été rasé par l'action du glacier laissant derrière une surface aplanie, cannelée, striée et polie où il subsiste peu de sédiments - les strates de schiste inclinées forment une structure en dents de scie sur le bord du talus nord - présence d'anfractuosités remplies d'eau permettant à la végétation de s'y développer
D	372	40 à 75	55 à 61	40	14 662	Iv Sp	0	38	<ul style="list-style-type: none"> - rocher bombé, accidenté, sommet aplati par l'action du glacier; - pentes raides descendantes en vers l'est, le nord et l'ouest. 	<ul style="list-style-type: none"> - litière reposant directement sur la roche-mère; - dans les anfractuosités du rocher, litière (1 cm à 2 cm) sur un mince humus (moins de 1 cm) reposant sur des galets ou sur la roche-mère. 	<ul style="list-style-type: none"> - sous-secteur situé au sommet de la colline portion sud-est du secteur d'intervention - le sommet de la colline a été arasé par l'action du glacier laissant derrière une surface aplanie, cannelée, striée et polie où il subsiste peu de sédiments - les strates de schiste sont inclinées formant une structure en dents de scie bord du talus nord - présence d'anfractuosités où l'eau s'accumule et où la végétation s'est développée
E	178	60 à 100	53	35	9787	Iv Sp	0	21	<ul style="list-style-type: none"> - rupture de pente accidentée avec éboulis et blocs erratiques; surplombant une plaine humide située à l'extrémité sud-est de la zone d'intervention. 	<ul style="list-style-type: none"> - sur la colline, litière reposant sur humus suivi de la roche-mère; - en milieu humide, litière sur humus (5 cm à 10 cm) suivi d'un gravier argileux et des galets par endroits. 	<ul style="list-style-type: none"> - sous-secteur mal drainé situé à l'extrémité sud-est du secteur d'intervention - le rocher redescend vers l'est et fait place à une plaine fluvioglaciaire humide semblable au sous-secteur A - non loin d'un ruisseau existant
TOTAL					55 839		0	150			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

4.1.4 Discussion

Les trois secteurs inventoriés dans le cadre de ce projet sont reliés à des environnements qui ont été façonnés par la dernière glaciation. Le premier type d'environnement rencontré caractérise les secteurs C1 et C3E. Il correspond à des collines rocheuses bombées et fuselées, dont l'altitude qui varie entre 53 m et 107 m. Il présente généralement un versant abrupt du côté sud-ouest et une pente plus douce ou recouverte de dépôts glaciaires du côté nord-est. La topographie y est généralement inégale et accidentée. La forme générale des collines est dérivée d'une érosion différentielle qui s'est produite dans le sens de l'écoulement glaciaire régional (sud-ouest/nord-est) comme en témoignent les cannelures et les stries observées sur les affleurements rocheux (L'Hérault et coll. 2013 : 58). Le dénuement de la roche-mère résulte de la transgression marine postglaciaire, qui a atteint une altitude de 180 m, et qui a délavé le sédiment des rochers en dessous de cette altitude. La pédologie dans cet environnement se limite donc souvent qu'au développement d'un mince humus sur la roche-mère délavée.

L'autre type d'environnement est caractéristique du secteur D4A. Il correspond aux buttes de sable et de gravier séparées par des alluvions littorales, de silt et de sable déposés à marée haute ou lors de la transgression marine postglaciaire. La topographie y était généralement subhorizontale avec quelques dépressions et des pentes. La pédologie dans ce type d'environnement correspond à un jeune podzol encore mal formé.

Ces caractéristiques environnementales nous permettent donc de comprendre le processus de formation des surfaces d'accueil et d'ainsi de savoir quand elles sont devenues disponibles pour l'occupation humaine, suite à la dernière glaciation.

De plus, les données colligées issues de la géologie régionale permet également de nous renseigner sur la présence de matériaux ayant pu être exploités par les populations humaines anciennes comme le chert et le quartzite présent dans la fosse du Labrador.

Lors des inventaires archéologiques, 193 848 m² ont été inventoriés par inspections visuelles et par la réalisation de 408 puits de sondages. Hormis la présence de quelques traces d'occupations anthropiques contemporaines, aucun nouveau site archéologique n'a été identifié. Le ministère des Transports du Québec peut donc procéder aux travaux prévus sans contraintes du point de vue de l'archéologie.

4.2 Description du projet 154-05-1328, reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk

Les travaux projetés par le MTQ dans la région de Kangirsuk (projet 154-05-1328) se situent sur le versant ouest et une partie du sommet de la colline Majuriarjuaq à environ 500 m du centre du village de Kangirsuk. Ces travaux correspondent à des travaux de reconstruction de la route d'accès à l'aéroport et d'un chemin secondaire (Figure 2). L'inventaire archéologique qui consistait en une inspection visuelle et la production de puits de sondage systématique a été effectué du 19 au 21 septembre 2014. Le projet, qui comprend quatre secteurs d'intervention archéologique, couvre une superficie totale de 98 549 m².² De cette superficie totale, 20 248 m² ont été inventoriés. (Figure 9; Tableau 9).

Tableau 9 : Dimension de la zone d'intervention, des perturbations anthropiques et du secteur d'inventaire archéologique du projet 154-10-0071

Zone d'intervention	Superficie totale (m²)	Superficie Perturbations anthropiques (m²)	Superficie Secteurs d'inventaire archéologique (m²)
154-05-1328	98 549	78 300	20 248
Total	98 549	78 300	20 248

Le secteur d'inventaire K1 se situe à 700 m au sud-ouest de l'aéroport, au bas de la colline Majuriarjuaq. Il constitue un espace morcelé composé de cinq parcelles de terrains isolées. Il s'étend sur une distance maximale de 72 m et une largeur maximale de 21 m. Son altitude varie de 21 m à 26 m d'altitude par rapport au niveau de la mer. La topographie est généralement en pente vers le sud et vers l'ouest. Ce secteur se localise en bordure du chemin, dans les talus séparant différentes propriétés (Figure 9). La roche-mère affleure sur presque la totalité du secteur K1. Le socle rocheux est composé de schiste métamorphique qui a tendance à s'effriter.

Le secteur d'inventaire K2 correspond au futur tracé de la route de l'aéroport. Il contourne l'aéroport à une distance variant de 680 m à 83 m en ligne droite. À partir du sud, les premiers 400 m du secteur se localisent dans une plaine alluviale associée au

² Tel que stipulé au devis (point 4.1, page 4), les secteurs de la zone d'intervention hors des zones d'inventaire archéologique systématique ont fait l'objet d'un constat (inspection visuelle) confirmant ou infirmant la perturbation présumée par le Ministère.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

ruisseau Majuriarjuaq qui se déverse dans l'anse Kanik (Figure 9). Les 400 m suivants sont localisés dans un espace situé directement sur de la roche en place. La topographie est en pente ascendante vers le nord-est (inclinaison de 30° à 40° degrés) et la roche en place en affleurement est relativement lisse avec des anfractuosités contenant peu de sédiments. Plus en altitude, la surface de la roche en affleurement devient plus irrégulière et on commence à apercevoir des blocs erratiques. Les derniers 100 m sont localisés sur un mince dépôt de sable et gravier reposant sur la roche en place.

Le secteur d'inventaire K3 se situe à 170 m au sud de l'aéroport. Il correspond à un nouveau tracé de route. À partir de l'intersection avec la route actuelle de l'aéroport, les premiers 200 m vers le sud-est sont sur des dépôts formés de sédiments littoraux parsemés d'affleurements rocheux. Vers l'est ces affleurements rocheux deviennent de plus en plus omniprésents et viennent à couvrir complètement l'extrémité du secteur.

Le secteur d'inventaire K4 se situe à 76 m au nord-est de l'aéroport. Cet espace est caractérisé par un remblai de pierres concassées couvrant une séquence naturelle de sable et gravier. Cet espace est mal drainé et complètement remanié par l'activité anthropique.



Figure 9 Localisation des secteurs d'intervention et des sites archéologiques à proximité du projet 154-05-1328

4.2.1 Contexte géographique

La zone d'étude fait partie de la province naturelle de la péninsule d'Ungava et elle couvre un rayon de 2,5 km. Celle-ci compte quatre secteurs d'intervention localisés dans les limites du village Inuit de Kangirsuk de la MRC de Kativik. Le village de Kangirsuk se trouve dans la région hydrographique de la baie d'Ungava. Il est localisé près de l'embouchure de la rivière Arnaud sur la rive nord de la baie de Payne, à 13 km de la côte ouest de la baie d'Ungava. Il est partiellement entouré au nord par une falaise rocheuse et une grande colline à l'ouest (Nunavik Village of Kangirsuk 2002).

La région à l'étude fait partie de la région physiographique de James du Bouclier Canadien, et du Plateau de Larch (IRDA 2008). Les formations géologiques de cette région sont constituées de roches précambriennes associées à la fosse du Labrador et appartenant à la province géologique de Churchill (Carte des grands ensembles géologiques du Québec, 2012). Ces formations sont composées de roches volcaniques et sédimentaires, du roc gneissique et des schistes métamorphiques affleurants dans tout le village de Kangirsuk ainsi que dans sa périphérie (Savard, 2006, MTQ, 1984).

La zone riveraine de Kangirsuk présente une succession de petites anses abritées des vents et de pointes ou caps rocheux s'avancant dans la rivière Arnaud. À partir de la rive, se trouve une terrasse facilement accessible large de 25 à 100 mètres et composée de sédiments grossiers mélangés à des alluvions marins et à des dépôts glaciels. Cependant, dès qu'on quitte cette bande riveraine, le relief des environs se caractérise par une succession de vallées et de crêtes rocheuses orientées nord-ouest sud-est atteignant 150 m d'altitude à proximité du village. Les versants sud-ouest sont très abrupts alors que les pentes des versants nord-est sont généralement plus douces (Savard, 2006).

Entre ces collines, d'imposantes dépressions creusées par l'écoulement glaciaire sont comblées de dépôts meubles, notamment de till, et forment à l'occasion des moraines. De petites rivières, sources d'eau douce, dévalent les pentes rocheuses du socle et incisent les dépôts de gravier marins et la moraine d'ablation accrochés aux versants rocheux. Ces petites rivières débouchent dans des petites anses comme l'anse Kanik. Lors de la transgression marine postglaciaire, le niveau marin a atteint une altitude maximale estimée à 120 m, comme en témoignent les rochers et les champs de blocs délavés de leurs particules fines. Sous cette limite, on distingue des terrasses marines mal drainées sculptées à même le till dont la pente s'incline légèrement en direction de la rivière Arnaud. Sur ces terrasses, la mer y a déposé des dépôts intertidaux qui recouvrent sporadiquement le till. Ces derniers sont à l'occasion recouverts par des dépôts littoraux sableux prenant la forme de flèches littorales ou de plages soulevées.

Dans la région de Kangirsuk la roche en place est le plus souvent à nu ou surmontée d'une mince pellicule de moraine d'ablation délavée. (L'Hérault et coll 2013 : 49).

La région immédiate de Kangirsuk fait partie de la zone arctique, de la sous-zone du Bas-Arctique et du domaine bioclimatique de la toundra arctique arbustive (zone 9). La végétation de la région est principalement composée de cladonies, de sphaignes et de petits fruits comestibles. La région est aussi caractérisée par la présence clairsemée d'arbustes dont les plus communs sont de petites variétés d'aulne, de bouleau et de saule dont la hauteur ne dépasse pas les 50 cm de hauteur (MRNFP, 2003-2013).

Le climat subarctique de la région de Kangirsuk est caractérisé par des hivers longs et froids ainsi que par des étés courts. Selon la classification de Köppen-Geiger, le climat est du type Toundra polaire. La température moyenne annuelle à Kangirsuk est de -6.5 °C alors qu'il tombe en moyenne 380 mm de précipitation. La température y est légèrement plus froide et sec que dans la région de Tasiujaq où les conditions hivernales s'étendent sur près de huit mois avec une durée moyenne de couverture de nivale au sol d'environ 240 jours alors que la période entre le dégel et le regel des lacs n'est que de 120 jours (climat.org 2014a).

4.2.2 État des connaissances archéologiques³

L'examen du registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications indique qu'il y a dix sites archéologiques actuellement connus dont 5 sont à proximité du projet n° 154-05-1328 (Figure 9; Tableau 10).

Les premières recherches archéologiques réalisées dans la région de Kangirsuk ont commencé par l'inventaire de l'île Pamiok effectuée en 1957 par W.E. Taylor (Taylor, 1958). L'inventaire de cette île, située à l'embouchure de l'estuaire de la rivière Arnaud, a permis de localiser le site à composantes multiples JaEj-1, caractérisées par la présence de maisons longues. Trois cercles de tente et une sépulture associés à des vestiges lithiques dorsétiens y ont été fouillés. Les occupants de ce site sont donc présumés être d'origine dorsétienne (Taylor, 1958:25; Laughlin et Taylor, 1960 : 5).

Subséquentement, entre 1965 et 1972, Thomas Lee effectua des inventaires et des fouilles archéologiques, le long de la côte nord-ouest de la baie d'Ungava et le long de la

³ Le présent historique de la recherche archéologique dans la région reprend les informations de la synthèse de Litwinionek réalisé pour l'inventaire de 1985. Il a été cependant mis à jour pour y inclure les interventions après 1985.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

rive nord de la rivière Arnaud, de son embouchure jusqu'à une trentaine de kilomètres à l'ouest du village de Kangirsuk (Lee, 1967, 1968). Ces travaux ont permis de localiser de nombreux sites archéologiques, dont plusieurs dans l'actuelle aire d'étude (Lee, 1968 : 9-11). Seuls deux de ces sites furent cependant enregistrés à l'ISAQ. Il s'agit des sites JaEm-1 et JaEm-2. Le premier est un site inuit historique localisé à environ 350 m à l'ouest du village de Kangirsuk. Le deuxième se trouve à la Pointe de l'Igloo, à proximité de la limite occidentale de l'aire d'étude. Il a été occupé par des groupes appartenant à la culture dorsétienne et aux cultures neoesquimaudes.

En 1977, une brève reconnaissance fut réalisée dans la région de Kangirsuk par le Programme Tuvaaluk (Badgley, 1978) de l'U.Q.A.M. Au cours de cet inventaire, plusieurs nouveaux sites archéologiques ont été localisés sur la côte et sur les îles au nord de l'embouchure de la rivière Arnaud. Quelques-uns des sites sont caractérisés par la présence de maisons longues.

Les interventions archéologiques les plus récentes effectuées dans l'aire d'étude comprennent un pré-inventaire et une étude de potentiel archéologique (Archeotec 1984b). Ces travaux, réalisés en 1984, ont été réalisés pour le ministère des Transports du Québec dans le cadre du projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques.

Le pré-inventaire a été réalisé par Denis Roy, alors archéologue au Service de l'Environnement du ministère des Transports et par M. Charlie Adams résident d'Inukjuak et mandaté par l'Institut Culturel Avataq. Il a eu lieu en juin 1984 et visait principalement à recueillir des informations archéologiques auprès d'informateurs Inuits de la localité. Il comprenait aussi une vérification visuelle de certains endroits susceptibles d'être perturbés par les travaux d'aménagement de l'aéroport du village.

Suite à l'étude de potentiel archéologique de 1984 d'Archeotec, un inventaire archéologique a été réalisé par Luc Litwinionek (Litwinionek, 1987a). Au cours de cette intervention, il a évalué les conditions de préservation des sites connus JaEm-1 et JaEm-2 et effectué la localisation de 9 nouveaux sites archéologiques. De ces derniers, seulement les sites JaEm-3, JaEm-7 et JaEm-8 figurent dans l'ISAQ. Après consultation du rapport de Litwinionek, les sites ne se retrouvant pas dans l'ISAQ ne se retrouvent pas dans l'aire inventoriée dont fait mention le présent rapport.

En 1985, Henry Stewart a effectué un relevé du site JaEm-3 considéré comme étant le premier site pré-dorsétiens de la région (cité dans Badgley et Stewart 1987) Le site JaEm-3 a été revisité en 1986 par Badgley et Stewart (Badgley et Stewart 1987) et ensuite par Avataq en 1992 (ICA 1992b) et par Gendron et Pinard en 2000 (Gendron et Pinard 2000).

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Selon la documentation archéologique, les sites témoignant d'occupations anthropiques qui se situent à proximité du projet, sont souvent des sites à occupation multiples et d'âges incertains. Outre les vestiges de la culture matérielle, les sites sont surtout composés de structures d'habitations, de caches et des pièges ainsi que quelques sépultures modernes. On a pu déterminer, en fonction des structures d'habitation identifiées, que plusieurs occupations sont d'origine inuit et inuit historique (1750 à 1899 A.D.), et que certaines sont dorsétiennes (2000 à 1000 A.A) et possiblement prédorsétienne (3800 à 2500 A.A.) (Litwinionek 1987a).

Tableau 10 : Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-05-1328

SITE	DISTANCE DU PROJET (direction)	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	RÉFÉRENCE (ISAQ)
JaEm-1	800 m (SO)	Inuit Néoesquimau préhistorique(?) Inuit Néoesquimau historique (1750-1899)	Habitation	350 m à l'ouest-sud-ouest du village Kangirsuk, sur la rive nord de l'Arnaud.	Litwinionek, L. 1987a
JaEm-2	700 m (SO)	Inuit Néoesquimau préhistorique(?) Inuit Néoesquimau historique (1750-1899) Inuit paléoesquimau récent (dorsétien) (2000 à 1000 AA)	Habitation	500 m à l'ouest du village Kangirsuk, sur la rive nord de l'Arnaud.	Litwinionek, L. 1987a

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

SITE	DISTANCE DU PROJET (direction)	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	RÉFÉRENCE (ISAQ)
JaEm-3	550 m (SO)	Inuit paléoesquimau récent (dorsétien) (2000 à 1000 AA) Inuit paléoesquimau ancien (dorsétien ancien) (3800 à 2500 AA)	Habitation Cache Piège	200 m au nord-est du village Kangirsuk, sur la rive nord de l'Arnaud.	Badgley, I 1986a Litwinionek, L. 1987a Badgley, I et Stewart, H. 1987 Institut Culturel Avataq 1992 Gendron, D. et Pinard, C. 2000
JaEm-7	850 m (SO)	Inuit Néoesquimau historique (1750-1899) Néoesquimau moderne (1900-1950)	Habitation Sépulture (moderne)	500 m du village Kangirsuk, sur une péninsule en direction sud-est sur l'Arnaud.	Litwinionek, L. 1987a
JaEm-8	650 m (SO)	Inuit Néoesquimau historique (1750-1899) Néoesquimau moderne (1900-1950)	Habitation sépultures (1920)	à l'ouest du Village de Kangirsuk.	Badgley, I 1986b (1348) Litwinionek, L. 1987a

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

4.2.3 Résultats de l'intervention

Les secteurs d'intervention, au nombre de 4, couvrent une superficie totale de 98 549 m² et on y note des perturbations anthropiques sur 78 300 m². (Figure 9; Tableau 11).

Tableau 11 : Distribution des puits de sondage par secteurs et sous-secteurs du projet 154-05-1328

Secteur	Sous-secteur	Puits de sondage négatif	Puits de sondage positif
K1	A	4	0
K1	B	1	0
K1	C	2	0
SOUS-TOTAL		7	0
K2	A	48	0
K2	B	46	0
K2	C	45	0
K2	D	46	0
K2	E	44	0
SOUS-TOTAL		229	0
K3	A	25	0
K3	B	33	0
K3	C	40	0
SOUS-TOTAL		98	0
K4	-----	12	0
SOUS-TOTAL		12	0
GRAND TOTAL		346	0

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le secteur K1 correspond à l'extrémité sud-ouest du futur tracé de la route de l'aéroport. Le secteur a été divisé en trois sous-secteurs de dimension variable en fonction des particularités du terrain (Figure 10; Tableau 12).

Le sous-secteur K1-A est un espace qui correspond à l'extrémité sud-ouest du futur tracé de la route de l'aéroport. Il s'étend sur une longueur maximale de 70 m et une largeur maximale de 15 m, pour une superficie totale de 1050 m². Son altitude se situe entre 8 m à 21 m. La topographie est généralement en pente vers le sud et vers l'ouest. Le sous-secteur se trouve en bordure du chemin de l'aéroport entre les talus séparant les différents terrains et une partie près de l'intersection avec un chemin résidentiel (Figure 10; Tableau 12; Photo 28). La stratigraphie observée dans le sous-secteur K1-A est de deux types. On observe dans la pente une stratigraphie composée d'une litière graveleuse couvrant un mince humus de moins d'un centimètre suivi de gravier (10 cm d'épaisseur) et de fragments de schiste détachés de la roche en place (2 à 20 cm d'épaisseur) (Figure 12; Photos 29 et 30). Le second type de stratigraphie est semblable sauf qu'il repose directement sur la roche en place. Quatre puits de sondages ont été excavés et tous se sont révélés négatifs.



Photo 28 Projet n° 154-05-1328, secteur K1, vue générale du secteur, direction sud-est (PATRI14N09-172)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 29 Projet no 154-05-1328, secteur K1, stratigraphie du puits de sondage K1-1, paroi est, direction est (PATRI14N09-170)



Photo 30 Projet no 154-05-1328, secteur K1, stratigraphie du puits de sondage K1-2, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-179)

Le sous-secteur K1-B est une parcelle de terrain aménagé qui s'étend sur une longueur maximale de 22 m et sur une largeur maximale de 5 m, pour une superficie totale de 110 m². Son altitude se situe de 25 m à 26 m. La topographie est généralement en pente vers le sud et vers l'ouest. Le sous-secteur se trouve directement en bordure du chemin de l'aéroport à l'intersection avec la route (Figure 10; Tableau 12; Photo 31). Le sol a été perturbé par la construction d'un chemin qui monte au sommet de la colline. La stratigraphie observée ressemble à celle de du sous-secteur K1-A est de deux types. On observe dans la pente une stratigraphie composée d'une litière graveleuse couvrant un parfois un humus de moins d'un centimètre suivi de gravier (10 cm d'épaisseur). On arrive rapidement à la roche en place (Figure 12). Un puits de sondages a été excavé et il était négatif.

Le sous-secteur K1-C correspond à une nouvelle bretelle d'accès à une route résidentielle et des terrains aménagés. Il s'étend sur une longueur maximale de 36 m et une largeur totale de 7 m, pour une superficie totale de 252 m². Son altitude se situe entre 32 m à 33 m. La topographie est généralement en pente vers le sud et vers l'ouest. Le sous-secteur se trouve en bordure du chemin de l'aéroport dans un talus séparant les différents terrains aménagés (Figure 10; Tableau 12; Photo 32). Le sol a été perturbé par la construction du chemin qui monte au sommet de la colline et le talus a été aménagé mécaniquement. La stratigraphie observée dans le sous-secteur K1-C reflète les deux types déjà décrits dans les autres sous-secteurs, soit une stratigraphie composée d'une litière graveleuse couvrant un mince humus de moins d'un centimètre suivi de gravier (10 cm d'épaisseur) et de fragments de schiste détachés de la roche en place (2 à 20 cm d'épaisseur) et une stratigraphie est semblable qui repose directement sur la roche en place. (Figure 12). Deux puits de sondages ont été excavés et ils se sont révélés négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 31 Projet no 154-05-1328, vue générale du sous-secteur K1-B, vers le sud-est (PATRI14N09-178)



Photo 32 Projet no 154-05-1328, vue générale du sous-secteur K1-C, vers le sud-est (PATRI14N09-174)

Le secteur K2 correspond au futur tracé de la route de l'aéroport qui forme un arc au sud-ouest de l'aéroport. Le secteur a été divisé en cinq sous-secteurs de longueur variable en fonction des particularités du terrain (Tableau 13, Figures 10 et 11).

Le sous-secteur K2-A correspond aux premiers 200 m du secteur K2, soit du début du tracé, au sud, jusqu'au garage. Sa largeur est de 20 à 27 m pour une superficie totale de 3712 m². La topographie est généralement en pente vers l'ouest jusqu'au ruisseau et en pente ascendante vers le nord-est. Le sous-secteur a été remanié, du côté est, par l'aménagement de la route actuelle de l'aéroport, par l'installation de poteaux électriques et par un chemin de service qui longe la route au bas du talus. Tous ces aménagements ont rendu le bord du talus très accidenté et couvert de blocs angulaires (Figures 10,11 et 12; Photos 33 et 34). En bas du talus, le sol est resté dans son état naturel. La végétation au sol est composée d'herbes, de cladonies et des petits fruits. La stratigraphie observée dans K2-A est composée d'une litière suivie d'un humus très fin (moins de 1 cm d'épaisseur) reposant sur un sable grossier meuble (5 cm à 7 cm d'épaisseur) suivi d'un sable contenant des fragments de schiste (10 cm à 15 cm d'épaisseur) reposant sur la roche-mère (Figure 12; Photos 35 et 36). Un total de 48 puits de sondage a été excavé et l'ensemble s'est révélé négatif.

Le sous-secteur K2-B a une superficie de 3721 m². Il correspond au chaînage arbitraire de 200 m à 400 m sur une largeur qui varie entre 16 à 30 m, soit entre un garage et le pied d'un rocher. La topographie demeure en pente vers l'ouest jusqu'au ruisseau et en pente ascendante vers le nord-est. Le sous-secteur a été remanié, du côté est, par l'aménagement de la cour du garage. On note que des blocs et d'autres détritiques ont été poussés en bas du talus (Figures 10 et 11; Photos 37 et 38). Au pied du talus commence un petit glacis qui descend graduellement jusqu'au ruisseau. La végétation au sol est composée d'herbes, de cladonies, de petits fruits ainsi que quelques arbrisseaux. Le sol est resté dans son état naturel. La stratigraphie observée dans K2-B est composée de trois types différents. Le premier est composé d'une litière herbeuse suivie d'un sable grossier (20 à 23 cm) reposant sur une couche de fragments de schiste. Pour le second type, la litière est suivie d'une couche d'humus de 10 cm d'épaisseur reposant directement sur des fragments de schiste (Photo 39). Le troisième type qui se localise près du ruisseau est composé de sable fin homogène (15 à 17 cm) reposant sur une couche de fragments de schiste (Figure 12; Photo 40). Un total de 46 puits de sondages a été excavé et tous se sont révélés négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 33 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, 0-200 m, vue de la zone d'intervention avec perturbations en bordure de la route, direction nord-est (PATR114N09-199)



Photo 34 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, 0-200 m, vue des perturbations et du chemin de services qui longe la route, direction nord-est (PATR114N09-203)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 35 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, stratigraphie du puits de sondage K2A-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-192)



Photo 36 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-A, stratigraphie du puits de sondage K2A-2, paroi sud, direction sud (PATRI14N09-206)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 37 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, 200-400 m, vue de la zone d'intervention et des perturbations en bordure de talus, direction nord-est (PATR114N09-207)



Photo 38 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, 200-400 m, terrasse entre le talus et le bord du ruisseau, direction nord-est (PATR114N09-212)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 39 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, stratigraphie du puits de sondage K2B-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-216)



Photo 40 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-B, stratigraphie du puits de sondage K2B-2 près du ruisseau, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-210)



Figure 10 Localisation des sous-secteurs des secteurs K1 et K2 du projet 154-05-1328



Figure 11 Localisation des sous-secteurs du secteur K2 du projet 154-05-1328

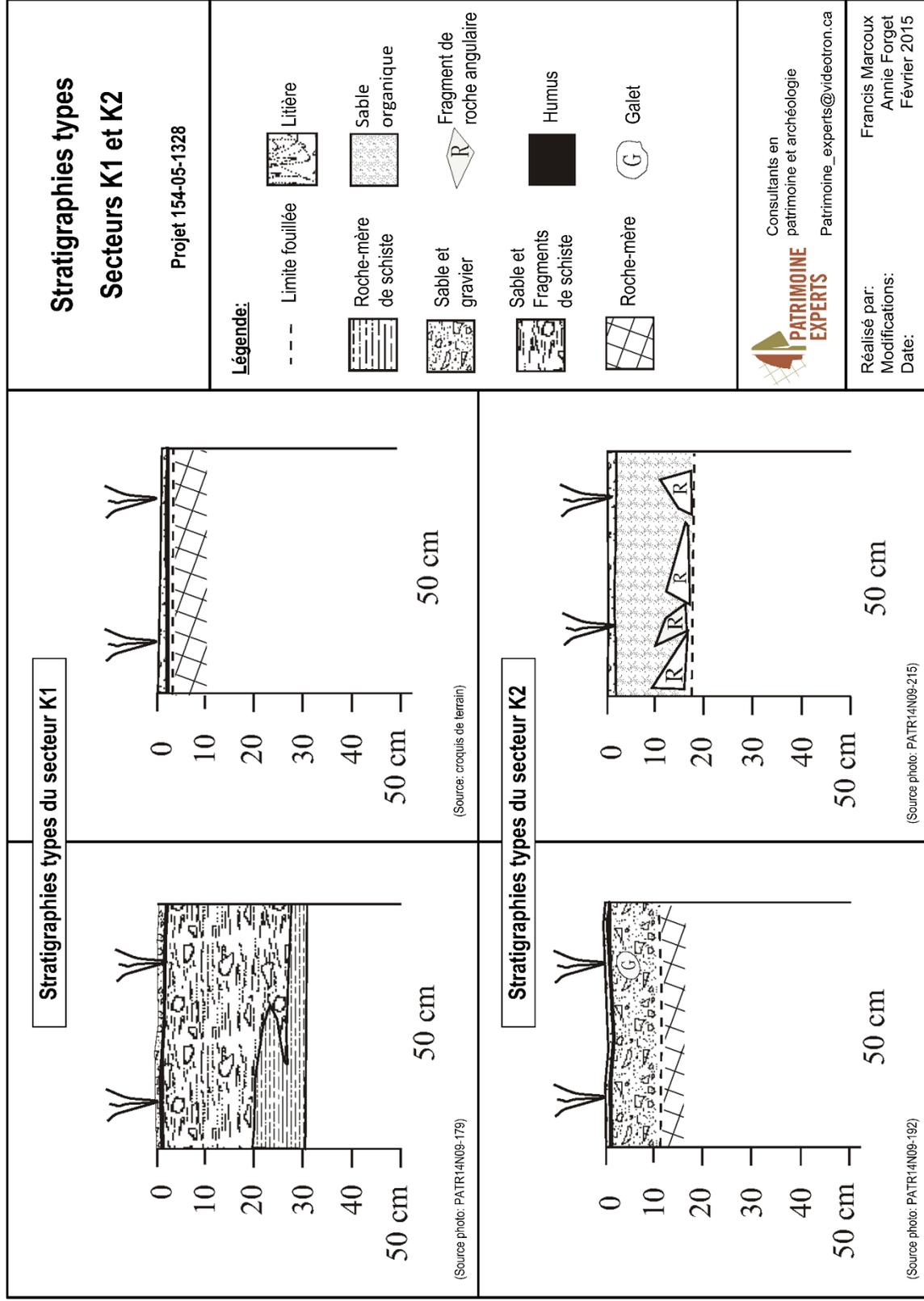


Figure 12 Stratigraphies types des secteurs K1 et K2

Le sous-secteur K2-C s'étend sur une longueur de 189 m et sur une de 17 à 37 m. Sa superficie est de 4036 m². Il correspond au chaînage arbitraire de 400 m à 589 m, soit de la base du rocher jusqu'au milieu de la courbe sur le tracé (Figures 10 et 11; Photos 41 et 42). La topographie est en pente ascendante (30° à 40° d'inclinaison) vers le nord-est. La surface du rocher est relativement uniforme, mais on observe la présence de nombreuses anfractuosités. La végétation sur le rocher est clairsemée. On observe au sol de l'herbe, de la cladonie, des petits fruits, mais aucun arbrisseau. La stratigraphie est composée d'une litière (1 cm à 2 cm d'épaisseur) sur la roche en place. Dans les anfractuosités du rocher, on trouve une litière au-dessus d'un mince humus de moins de 1 cm d'épaisseur surplombant parfois un peu de sable ou gravier reposant sur la roche-mère (Figure 12). On ne note aucune perturbation anthropique dans ce sous-secteur. Au total, 45 puits de sondages ont été excavés et tous étaient négatifs.

Le sous-secteur K2-D s'étend sur une longueur de 179 m et une largeur de 15 à 18 m pour une superficie de 2685 m² (Figure 11; Photos 43 et 44). Il correspond au chaînage arbitraire de 600 m à 750 m, soit du milieu de la courbe jusqu'au chemin d'accès de la tour de transmission. La topographie est légèrement en pente ascendante vers le nord-est. La surface du rocher est généralement irrégulière avec une partie plus accidentée où se trouvent des blocs erratiques. La végétation au sol est clairsemée et comprend de l'herbe, de la cladonie, des petits fruits, mais aucun arbrisseau. Il y a peu de sédiments sous la végétation même dans les anfractuosités. La stratigraphie est composée d'une litière sur un humus de moins de 1 cm d'épaisseur reposant sur le socle rocheux (Figure 12; Photo 45). À l'occasion, on observe des fragments de pierre angulaire au-dessus de la roche-mère. On ne note aucune perturbation anthropique sauf celles associées au chemin d'accès de la tour de transmission. Un total de 46 puits de sondage a été effectué et l'ensemble s'est avéré négatif.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 41 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-C, 400-600 m, début du sous-secteur, direction nord-est (PATRI14N09-219)



Photo 42 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-C, 400-600 m, vue de la surface du rocher avec anfractuosités, direction nord-est (PATRI14N09-226)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 43 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-D, 600-800 m, vue du sous-secteur au sommet du rocher, direction nord-est (PATRI14N09-229)



Photo 44 Projet no 154-05-1328 sous-secteur K2-D, 600-800 m, relief accidenté du sous-secteur, direction nord-est (PATRI14N09-230)



Photo 45 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-D, stratigraphie du puits de sondage K2D-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-232)

Le sous-secteur K2-E s'étend sur une longueur de 152 m et une largeur de 16 à 23 m pour une superficie de 2423 m² (Figure 11;). Il correspond au chaînage arbitraire de 750 m à 825 m, soit du chemin d'accès de la tour de transmission jusqu'à la fin du tracé de la courbe (Photos 46 et 47). La topographie est légèrement en pente ascendante vers le nord-est. Au sommet du rocher, la surface est subhorizontale avec une légère inclinaison vers le nord-est (5° à 10°). Le rocher est ici recouvert d'une couche de sable de 20 cm d'épaisseur. La roche en place affleure du côté est et la surface y est accidentée par endroits. On y trouve des blocs erratiques épars. La végétation au sol y est plus abondante. On observe de l'herbe, de la cladonie, des petits fruits très peu d'arbrisseaux. Les sédiments y sont plus abondants que sur le rocher. La stratigraphie est composée d'une litière herbeuse sur une couche de sable grossier contenant du gravier d'une épaisseur de 10 cm. Ce sable grossier repose à certains endroits sur des fragments de schiste et des galets de dimension variée, d'une épaisseur de 15 cm (Figure 12; Photo 48). Un total de 44 puits de sondage a été réalisé et tous se sont avérés négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 46 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-E, 800-950 m, environnement du sous-secteur et le chemin menant aux tours de transmission, direction nord-ouest (PATRI14N09-236)



Photo 47 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-E, 800-950 m, environnement et perturbations du sous-secteur, direction nord-ouest (PATRI14N09-238)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 48 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K2-E, stratigraphie du puits de sondage K2E-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-245)

Le secteur K3 correspond au nouveau tracé du chemin du dépôt de Kangirsuk, situé au sud-est de l'aéroport. Ce secteur a été divisé en trois sous-secteurs de longueur variable en fonction des particularités du terrain (Tableau 14).

Le sous-secteur K3-A s'étend sur une longueur de 86 m et une largeur de 7 à 17 m pour une superficie de 568 m² (Figure 13) Il débute à l'intersection de la route actuelle de l'aéroport et le premier chemin de gravier qui vient croiser le tracé en direction du dépôt (Photos 49 et 50). On y trouve, un chemin qui mène à un petit cimetière en dehors de la zone d'intervention. Au début du sous-secteur la topographie est généralement en pente ascendante (inclinaison de 10°) vers le sud-est. Les sols de la zone d'intervention ont été remaniés, du côté ouest, par l'aménagement de route actuelle du dépôt. On remarque que des blocs ont été poussés sur le bord du talus par de la machinerie lourde. Au sommet de la colline, le relief est subhorizontal et le sol n'a pas subi de perturbation anthropique. La végétation au sol est composée de cladonies, de petits fruits ainsi que quelques arbustes. La stratigraphie observée consiste en une litière reposant sur un horizon de sable grossier contenant du gravier et des galets de dimension variée et d'une épaisseur moyenne de 15 cm (Figure 14; Photo 51). Un total de 25 puits de sondage a été excavé et la totalité de ceux-ci s'est révélée négative.

Le sous-secteur K3-B à une longueur de 90 m et une largeur de 7 à 8 m et correspond au chaînage arbitraire de 90 m à 176 m. Il a une superficie de 675 m² (Figure 13). Il est situé entre le premier chemin de gravier qui viens croiser le sous-secteur jusqu'au deuxième. La topographie est subhorizontale, mais comporte des parties accidentées et le sol semble n'avoir subi que peu de perturbation anthropique (Photos 52 et 53). Ce dernier est composé de till contenant du sable, du gravier et des galets de dimension diverse. On y trouve aussi des blocs erratiques épars. La roche en place affleure par endroits, produisant une surface accidentée. La végétation au sol est clairsemée et composée de cladonies, de petits fruits ainsi que quelques éricacées. Les sédiments y sont plus abondants que dans les autres sous-secteurs. La stratigraphie est composée d'une litière reposant sur un mélange de sable grossier et de gravier d'une épaisseur de 10 cm (Figure 14; Photo 54). On note quelques perturbations anthropiques comme le nivelage de certaines sections près des chemins de gravier et l'utilisation de l'espace pour y entreposer de la machinerie lourde. Un total de 33 puits de sondage a été réalisé et le tout s'est avéré négatif.

Le sous-secteur K3-C à une longueur de 163 m et une largeur qui varie entre 6 et 7 m et sa superficie est de 1009 m² (Figure 13). Il correspond au chaînage arbitraire de 176 m à 339 m, soit à partir du second chemin de gravier jusqu'à l'extrémité est du sous-secteur. La topographie est en pente descendante vers l'est. Le sol est en grande partie composé d'affleurement rocheux. La surface est très irrégulière et accidentée (Photos 55 et 56). La végétation au sol y est assez clairsemée. On observe de la cladonie et des petits fruits. Les sédiments y sont peu abondants. La stratigraphie observée est composée d'une litière de cladonie suivie d'un mince humus (moins d'un cm d'épaisseur) pouvant reposer sur une mince couche de sable (moins d'un cm d'épaisseur) ou directement sur la roche mère (Figure 14). On note quelques perturbations anthropiques comme un chemin de dépotoir existant et des détritrus associés au dépotoir. Au total, 40 puits de sondage ont été excavés et tous se sont révélés négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 49 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-A, début du sous-secteur, direction sud-est (PATRI14N09-251)



Photo 50 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-A début du sous-secteur, direction nord-est (PATRI14N09-254)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 51 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-A, stratigraphie du puits de sondage K3A-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-256)



Photo 52 Projet no 154-05-1328, début du sous-secteur K3-B, direction sud-est (PATRI14N09-257)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 53 Projet no 154-05-1328, fin du sous-secteur K3-B, direction sud-est (PATRI14N09-261)



Photo 54 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-B, stratigraphie du puits de sondage K3B-1, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-260)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 55 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-C, 200-400 m, début de la zone d'intervention, direction sud-est (PATRI14N09-268)



Photo 56 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K3-C, 200-400 m, début de la zone d'intervention, direction sud-est (PATRI14N09-270)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Le secteur K4 correspond à une parcelle de terrain située à l'intérieur même de l'aéroport entre la piste et le bâtiment principal. Ce sous-secteur a une superficie de 1412 m² (Figure 13; Tableau 15). Il s'étend sur une longueur maximale de 62 m et une largeur de 22 à 25 m. Son altitude est de 108 m. La topographie est horizontale. Le secteur a été entièrement remanié par l'activité anthropique récente (Photos 57 et 58). Le sol naturel a été entièrement perturbé lors de la construction du débarcadère de l'aéroport. Il a été recouvert de concassé et cet espace sert aujourd'hui d'espace d'entreposage pour l'équipement de déneigement en période estivale. La stratigraphie observée dans le secteur K4 correspond à une litière herbeuse sur une couche de gravier concassé (12 cm d'épaisseur) reposant sur une couche de sable humique (15 cm) reposant sur des galets (Figure 14; Photos 59 et 60). Le drainage y est mauvais. Douze puits de sondages ont été excavés dans le sous-secteur K4 et le tout s'est révélé négatif.



Photo 57 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, vue de la zone d'intervention, direction sud-est (PATRI14N09-273)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 58 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, vue de la zone d'intervention, direction sud-est (PATR114N09-274)



Photo 59 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, stratigraphie du puits de sondage K4-1, paroi nord, direction nord (PATR114N09-275)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 60 Projet no 154-05-1328, sous-secteur K4, stratigraphie du puits de sondage K4-2, paroi nord, direction nord (PATRI14N09-276)

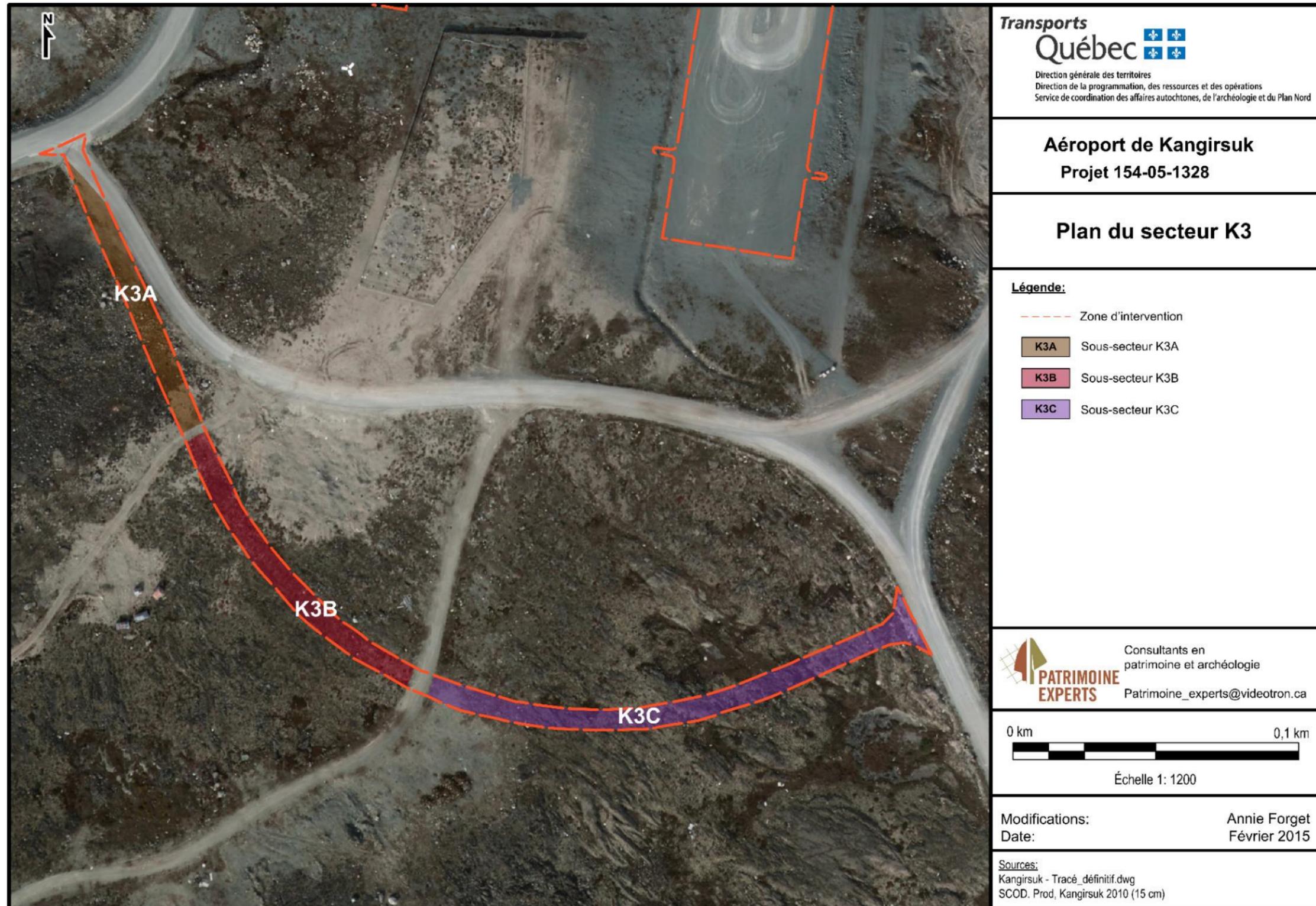


Figure 13 Localisation des sous-secteurs du secteur K3 du projet 154-05-1328

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

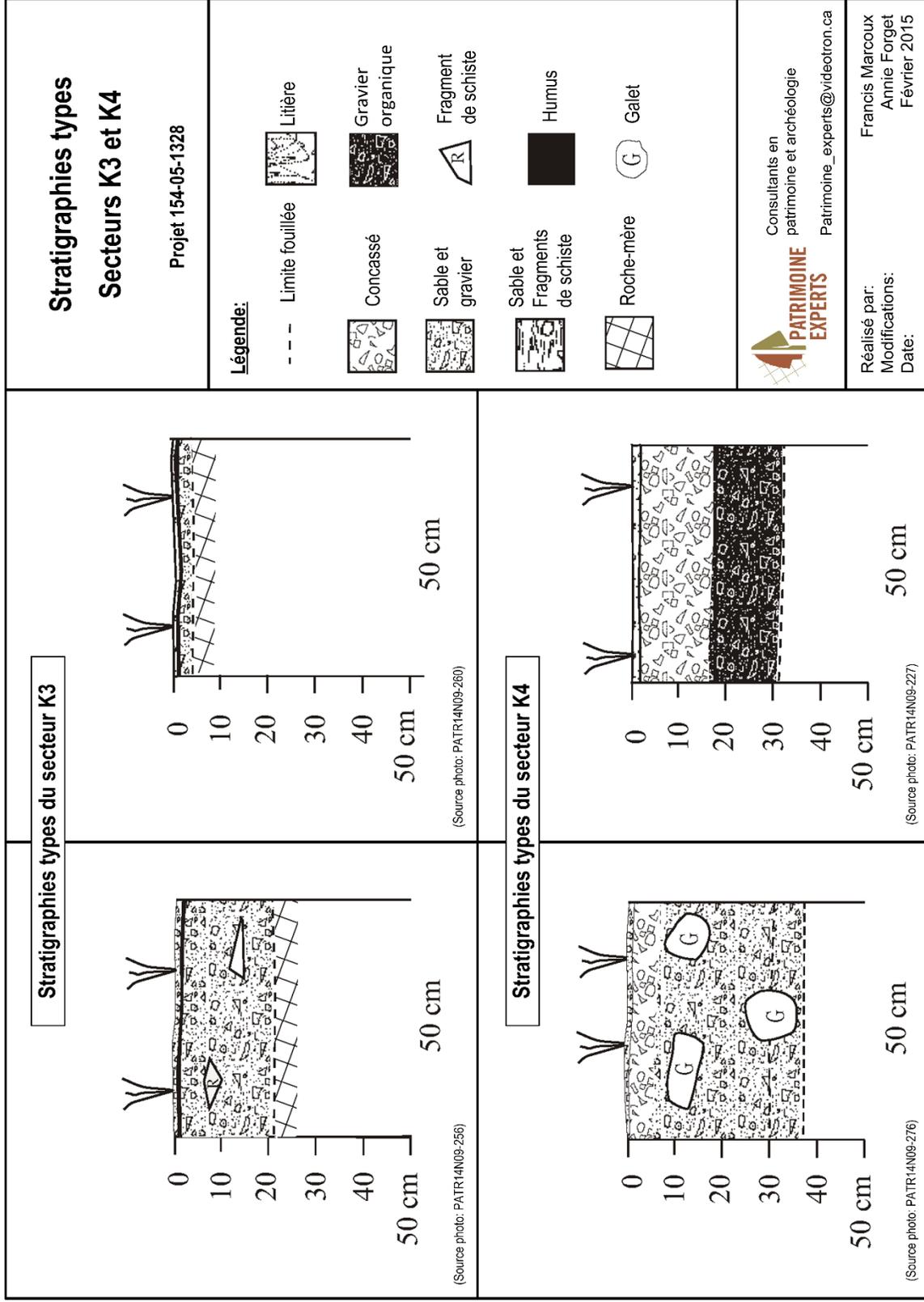


Figure 14 Stratigraphies types des secteurs K3 et K4

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 12 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K1- Projet no 154-05-1328

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur K1					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. (m)	Larg. (m)	Élev. (m)	Pente (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
A	70	15	8 à 21	25	1050	IV Sp	0	4	- pente vers le sud et vers l'ouest.	- sur le bord du chemin, herbes sur gravier concassé (± 1cm) suivi d'un mince humus (1 cm) sur sable graveleux (10 cm) recouvrant des fragments de schiste (17 cm) provenant de la roche-mère; - dans les talus, herbes sur sable remanié au-dessus de fragments de schiste concassés sur roche-mère.	- sous-secteur situé entre le chemin et une terrasse artificielle aménagée sur le rocher - chemin asphalté en flanc de colline - perturbations lors de divers aménagements - fragments de schiste laissés par les aménagements - le sol naturel est presque inexistant. Le schiste concassé repose sur la roche en place
B	22	5	25 à 26	--	110	IV Sp		1	- pente vers le sud et vers l'ouest.	- sur le bord du chemin, herbes sur gravier concassé (± 1cm) suivi d'un mince humus (1 cm) sur sable graveleux (10 cm) recouvrant des fragments de schiste (17 cm) provenant de la roche-mère; - dans les talus, herbes sur sable remanié au-dessus de fragments de schiste concassés sur roche-mère.	- sous-secteur situé à une jonction entre le chemin principal et un chemin secondaire - perturbations lors de divers aménagements - fragments de schiste laissés par les aménagements - le sol naturel est presque inexistant. Le schiste concassé repose sur la roche en place

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

C	36	7	32 à 33	--	252	IV Sp		2	- pente vers le sud et vers l'ouest.	- sur le bord du chemin, herbes sur gravier concassé (± 1cm) suivi d'un mince humus (1 cm) sur sable graveleux (10 cm) recouvrant des fragments de schiste (17 cm) provenant de la roche-mère; - dans les talus, herbes sur sable remanié au-dessus de fragments de schiste concassés sur roche-mère.	- sous-secteur situé entre un chemin secondaire et un chemin conduisant à une propriété privée - perturbations lors de divers aménagements - fragments de schiste laissés par les aménagements - le sol naturel est presque inexistant. Le schiste concassé repose sur la roche en place
Total					1412		0	7			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 13 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K2- Projet no 154-05-1328

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur K2					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. (m)	Larg. (m)	Élev. (m)	Pente (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
A	200	20 à 27	32 à 50	20	3719	IV Sq Sp	0	48	- pente descendant vers l'ouest formant un glacis jusqu'au ruisseau après la partie perturbée. pente ascendante graduelle, vers le nord-est	- litière reposant sur une ligne d'humus suivi d'un sable grossier meuble recouvrant un sable avec fragments de schiste sur la roche-mère	- sous-secteur dans la pente à l'ouest du chemin de l'aéroport; - perturbé près du chemin par l'aménagement du chemin et la pose de poteaux électriques; - quelques blocs erratiques épars ou poussés en bas de la pente par la machinerie; - la roche-mère affleure par endroits; - un ancien chemin de service longe la route; - on note des sondages géologiques à la pelle mécanique.
B	200	16 à 30	50 à 59	25	3721	IV Sq Sp	0	46	- pente descendant vers l'ouest formant un glacis jusqu'au ruisseau - pente ascendante graduelle, vers le nord-est - quelques petits replats vers la fin du sous-secteur	- litière herbeuse sur un sable grossier reposant sur les fragments de schiste - plus près du ruisseau, le sable est plus fin, plus homogène et il repose sur des fragments de schiste	- till reposant sur roche mère du côté est du sous-secteur - quelques blocs erratiques épars ou poussés en bas de la pente par la machinerie - la roche-mère affleure par endroits vers la fin du sous-secteur
C	189	17 à 37	57 à 82	30 à 40	4036	IV Sq Sp	0	45	- pente ascendante rapidement, vers le nord-est - surface lisse et bosselée avec anfractuosités	- lichen (1-2 cm) sur roche-mère - dans anfractuosités du rocher, litière sur humus (moins de 1 cm) parfois un peu de sable ou gravier sur roche-mère	- sous-secteur début de la courbe du futur chemin - pas de perturbations anthropiques - sol presque inexistant sur le rocher - une série de piquets délimite la courbe

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

D	179	15 à 18	82 à 99	30 à 40	2685	IV Sq Sp	0	46	- pente ascendante rapidement, vers le nord-est - surface lisse et bosselée avec anfractuosités	- litière sur un mince humus (-1 cm) reposant sur la roche-mère - litière herbeuse sur un sable grossier reposant sur les fragments galets de différents formats	- sous-secteur situé au milieu de la courbe du futur chemin - le rocher affleure partout et le sol est presque inexistant - pas de perturbations anthropiques
E	152	16 à 23	100 à 106	10 à 20	2423	IV Sq Sp	0	44	- pente douce ascendante, vers le nord-est - surface inégale avec affleurement rocheux	- litière herbeuse sur un sable grossier avec gravier (10 cm) - litière herbeuse sur un sable grossier avec gravier reposant sur les fragments galets de différents formats (15 cm +)	- le chemin de gravier vers les tours de transmission - il y a blocs erratiques épars - la roche-mère se trouve à quelques centimètres sous la surface.
Total					16 584		0	229			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

Tableau 14 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K3 - Projet no 154-05-1328

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur K3					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. (m)	Larg. (m)	Élev. (m)	Pente (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
A	86	7 à 17	98 à 108	—	568	IV Sq Sp	0	25	- pente ascendante, vers le sud-est - surface inégale avec beaucoup de blocs erratiques	- litière de cladonie sur un sable grossier avec gravier (15 cm) contenant des galets de différents formats	- colline composée de till sur roche mère - présence de blocs erratiques épars ainsi que de nombreux affleurements rocheux

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

B	90	7 à 8	107 à 89	20 à 30	675	IV Sq Sp	0	33	- sommet subhorizontale - surface inégale	- litière de cladonie sur un sable grossier avec gravier (15 cm) contenant des galets de différents formats	- beaucoup de gravier en surface - blocs erratiques épars - nombreux affleurements rocheux
C	163	6 à 7	89 à 97	—	1009	IV Sq Sp	0	40	- pente graduelle vers l'est - surface accidentée avec beaucoup d'affleurements de roche saillante	- litière de cladonie sur un mince humus et occasionnellement un peu de sable sur la roche mère	- les affleurements de la roche-mère dominant le paysage.
Total					2252		0	98			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

Tableau 15 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - Secteur K4 - Projet no 154-05-1328

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur K4					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. (m)	Larg. (m)	Élev. (m)	Pente (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
—	62	22 à 25		0	1412	IV Sq Sp	0	12	- surface plane légèrement concave	- litière herbeuse sur gravier concassé (12 cm) au-dessus d'un sable humique reposant sur des galets	- sous-secteur perturbé par entreposage de machinerie de déneigements - une couche de concassé couvre les couches naturelles - il y a accumulation d'eau
Total					1412		0	12			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

4.2.4 Discussion

La région à l'étude fait partie de la région physiographique de James du Bouclier Canadien, et du Plateau de Larch (IRDA 2008). Les formations géologiques de la région de Kangirsuk sont constituées de roches précambriennes associées à la fosse du Labrador et appartenant à la province géologique de Churchill (Carte des grands ensembles géologiques du Québec, 2012). Ces formations sont composées de roches volcaniques et sédimentaires, du roc gneissique et des schistes métamorphiques affleurants dans tout le village de Kangirsuk ainsi que dans sa périphérie (Savard, 2006, MTQ, 1984).

Ces données issues de la géologie régionale permet de nous renseigner sur la présence de matériaux ayant pu être exploités par les populations humaines anciennes. Ainsi, on retrouve parmi les roches de la fosse du Labrador du quartzite et des cherts qui ont eu de l'importance pour les groupes humains anciens comme source de matière première pour la confection d'outils. De plus certaines roches sédimentaires comme les schistes métamorphiques peuvent être polies et ont pu servir également de matière première.

La géomorphologie de la période glaciaire illustre également comment les surfaces d'accueil sont devenues disponibles pour l'occupation humaine et à quelle époque.

Ainsi, la zone d'intervention de ce projet se caractérise par différents environnements qui ont été façonnés par des processus postglaciaires. Certains secteurs ont subi des perturbations anthropiques significatives. Le vallon, qui caractérise la plus grande partie de la zone d'intervention, à une altitude qui varie entre 32m et 56 m, est associé au ruisseau Majuriarjuaq. Celui-ci subit encore aujourd'hui un processus de sédimentation. Le sédiment alluvial récent s'accumule sur les bords du ruisseau formant des glacis adossés au rocher de schiste qui s'effrite. La pédologie de ce genre d'environnement est donc assez jeune et est composée de gravier, de sable et de limon plus ou moins fins selon l'éloignement du ruisseau.

Un second environnement correspond au rocher presque dans sol situé au nord-est du ruisseau Majuriarjuaq à une altitude qui varie entre 56 m et 105 m. Il présente une forte pente du côté sud-ouest. Au sommet, la pente est moins prononcée et recouverte d'une mince couche de dépôts littoraux. La pédologie varie d'une litière reposant directement sur la roche-mère à une litière reposant sur une mince couche de sable et gravier sur la roche-mère. Le dénuement de la roche-mère est le résultat de la transgression marine postglaciaire qui a atteint 120 m et qui a délavé les sédiments des rochers en dessous de cette altitude. La pédologie dans cet environnement se limite donc souvent qu'au développement d'un mince humus sur la roche-mère.

En présence de pergélisol ces rochers correspondent aux seules surfaces stables de la région et on les utilise pour y placer des bâtiments, des chemins et y faire l'installation de poteaux. Pour cette raison les perturbations anthropiques sont nombreuses dans le voisinage de l'aire d'étude. On note les transformations des rochers friables par la machinerie pour différents usages.

Un dernier type d'environnement correspond aux couches de dépôt de sable et gravier littoraux qui se sont déposées autour de 100 m d'altitude. L'épaisseur de ces couches varie. En ce qui nous concerne, ce phénomène caractérise la première partie du secteur K-3, où on trouve des horizons de sable et gravier alors que les sédiments deviennent de moins en moins présents dans la partie ouest de ce secteur. Encore une fois l'impact anthropique est important sur le paysage puisque la terrasse au sommet du rocher est utilisée de différentes façons par la communauté. On y trouve, un cimetière et un dépotoir en dehors de la zone d'intervention. Le sable et le gravier ont été nivelés à plusieurs endroits et on y entrepose des matériaux de construction et de l'équipement industriel. La partie ouest de K-3 est constituée du roc en pente et est moins facilement accessible à la machinerie, et a été par le fait même, moins perturbée.

Lors des inventaires archéologiques, 98 549 m² ont été inventoriés par inspections visuelles et par la réalisation de 346 puits de sondages. Hormis la présence de traces d'occupations anthropiques contemporaines, aucun nouveau site archéologique n'a été identifié. Le ministère des Transports du Québec peut donc procéder aux travaux prévus sans contraintes du point de vue de l'archéologie.

4.3 Description du projet 154-11-0420, agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak

Les travaux projetés dans la région d'Inukjuak se situent autour des infrastructures aéroportuaires situées à environ 2km du centre du village. Ils correspondent à des travaux d'agrandissement du tablier de l'aéroport et l'exploitation de carrières de sable et de roche situés au sud-est. L'inventaire archéologique qui consistait en une inspection visuelle et la production de puits de sondage systématique a été effectué du 25 au 28 septembre 2014. La zone d'intervention comprend 10 secteurs d'intervention archéologique et couvre une superficie totale de 831 393 m²⁴ (Figure 15; Tableau 16)

⁴ Tel que stipulé au devis (point 4.1, page 4), les secteurs de la zone d'intervention hors des zones d'inventaire archéologique systématique ont fait l'objet d'un constat (inspection visuelle) confirmant ou infirmant la perturbation présumée par le Ministère.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 16 : Dimensions de la zone d'intervention, des perturbations anthropiques et du secteur d'inventaire archéologique du projet 154-11-0420

Zone d'intervention	Superficie totale (m²)	Superficie Perturbations anthropiques (m²)	Superficie Secteur d'inventaire archéologique (m²)
154-11-0420	831 394	196 395	634 999
Total	831 394	196 395	634 999

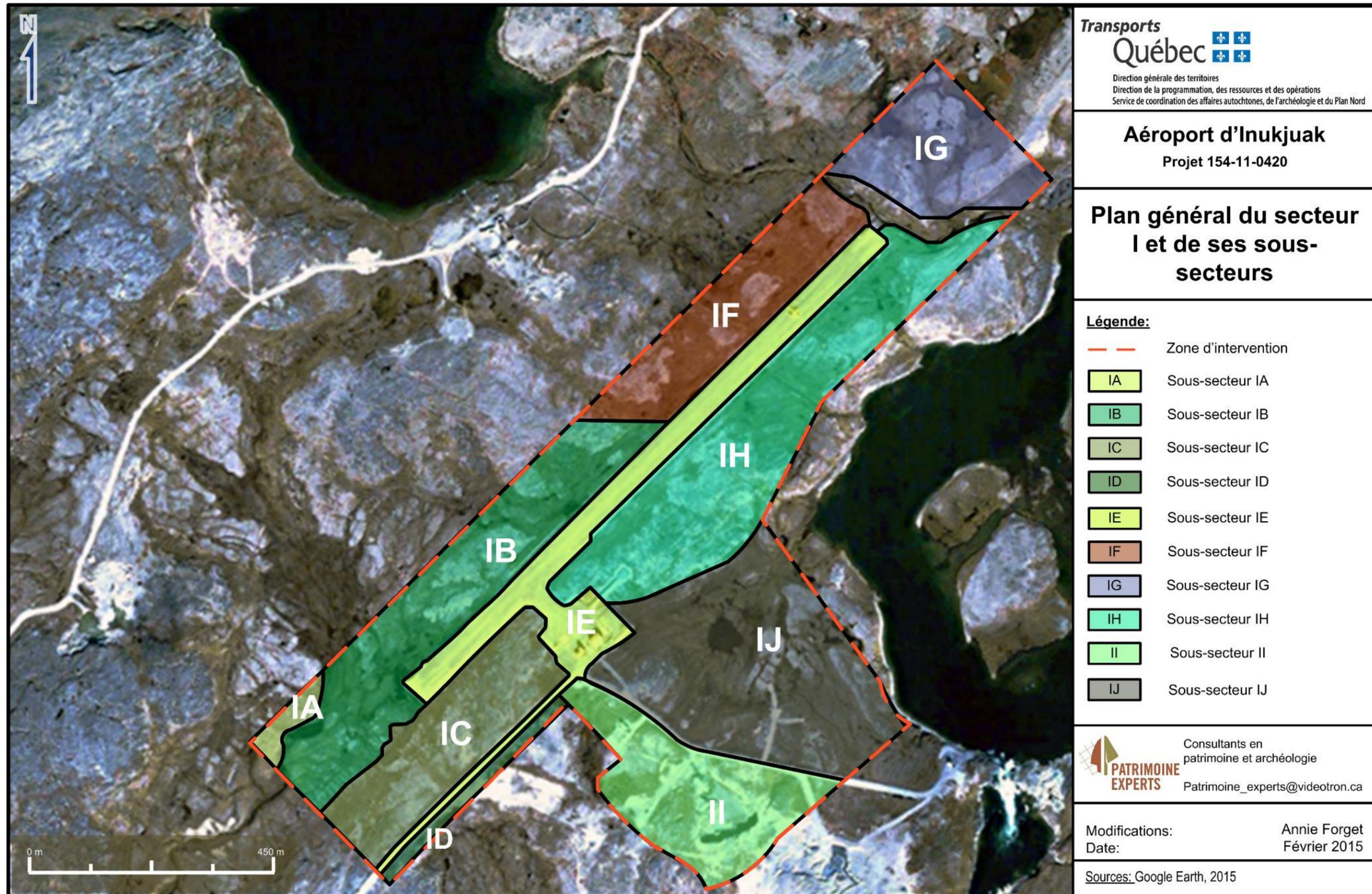


Figure 15 Localisation du secteur I et des sous-secteurs du projet 154-11-0420

4.3.1 Contexte géographique

Le projet 154-11-0420 est situé dans la province naturelle de la péninsule d'Ungava, de la MRC de Kativik. La région à l'étude fait partie de la section nord des collines de Richmond (14) (IRDA 2008) dans la région physiographique de James. Elle fait partie de la région hydrographique de la baie James et de la baie d'Hudson (09).

Les formations géologiques de cette région appartiennent et à la province du Supérieur. Le socle rocheux de cette partie de la province consiste surtout en des roches précambriennes volcaniques et sédimentaires métamorphiques d'âge archéen et protérozoïque. Dans la partie nord de cette province, les granites et les gneiss granitiques recouvrent de vastes régions. D'autres roches s'y trouvent incluant du grauwacke, du quartzite et des conglomérats dont certaines ont été utilisées par les populations humaines anciennes (Stockwell et col, 1979 : 65 dans Aménatech 1984 : 16; Géologie du Québec 2012).

Le relief dans cette région se caractérise par une succession de collines rocheuses arrondies orientées perpendiculaire à la côte de la mer d'Hudson. Les collines atteignent une altitude qui varie entre 150 et 360 m au-dessus du niveau de la mer. Les dépôts meubles compris dans l'aire d'étude résultent de la transgression postglaciaire qui y a déposé des plages de sable et de gravier soulevées, des champs de blocs et des sédiments silteux. Une mince couche de till et des dépôts fluviaux se présentent dans la vallée de la rivière Inukjuak. On trouve aussi souvent des surfaces où le roc est omniprésent (Hillaire-Marcel, 1979 : fig. 58 dans Aménatech 1984 : 17).

Le relief dans la région immédiate d'Inukjuak est en général plutôt plat, et ponctué de collines rocheuses, entrecoupées de plaines de sable et gravier. L'argile existe sous ces dépôts superficiels et grossiers, et elle affleure par endroits. Les terrains bas et mal drainé contiennent par endroits des buttes de pergélisol. On note la présence de quelques fentes et coins de glace dans les secteurs sableux notamment autour de l'aéroport (Allard, M. et coll. 2007a : 12).

Le terrain sur lequel est bâti l'aéroport est caractérisé par la présence de dépôts sableux et de roc. Les dépôts sableux se présentent souvent sous forme de terrasses, correspondant à d'anciennes plages ayant émergé suite aux relèvements isostatiques. La présence d'affleurements rocheux laisse présumer que ces dépôts ne sont probablement pas très épais. Il y a à proximité de la piste plusieurs zones de dépôts sableux mal drainés à cause de la présence d'argile sous-jacente et de l'effet du pergélisol qui empêche l'infiltration de l'eau (Allard, M. et coll. 2007a : 12). Dans la partie

ouest de la piste, il y a des zones qui sont constamment humides. Il en va de même à l'extrémité est de la piste, où on trouve des mares importantes.

On trouve dans les milieux humides des buttes de pergélisol et du côté ouest de la piste et dans le champ du côté nord-est. Ces phénomènes affectent la surface et rendent inégale cette dernière (Allard, M. et coll b. 2007 : 19-20).

La région immédiate d'Inukjuak fait partie de la zone de végétation arctique 9, et spécifiquement de la sous-zone du Bas-Arctique et du domaine bioclimatique de la toundra arctique arbustive. La zone d'étude est caractérisée par la présence clairsemée d'arbrisseaux dont la hauteur varie entre 30 et 50 cm de hauteur. Les saules et les bouleaux nains y côtoient des plantes herbacées, des graminées pour la plupart, ainsi que des mousses et des lichens (MRNFP, 2003-2013).

Le climat de cette zone est dominé par la masse d'air arctique. Le climat de la région d'Inukjuak est caractérisé par des hivers longs et froids ainsi que par des étés courts. La température et les précipitations dans les régions côtières sont modérées par la mer d'Hudson. Selon la classification de Köppen-Geiger, le climat est du type Tundra Polaire. La température moyenne annuelle à Inukjuak est de -6.7 °C alors qu'il tombe en moyenne 381 mm de précipitation. La température est sous le point de congélation sur une moyenne de 6 mois. La plupart des pluies se produisent entre juillet et septembre; les chutes de neige les plus importantes se produisent entre octobre et décembre. Les vents dominants viennent du nord-ouest et de l'ouest (climat.org 2014b; Amenatech 1984 : 20).

4.3.2 État des connaissances archéologiques

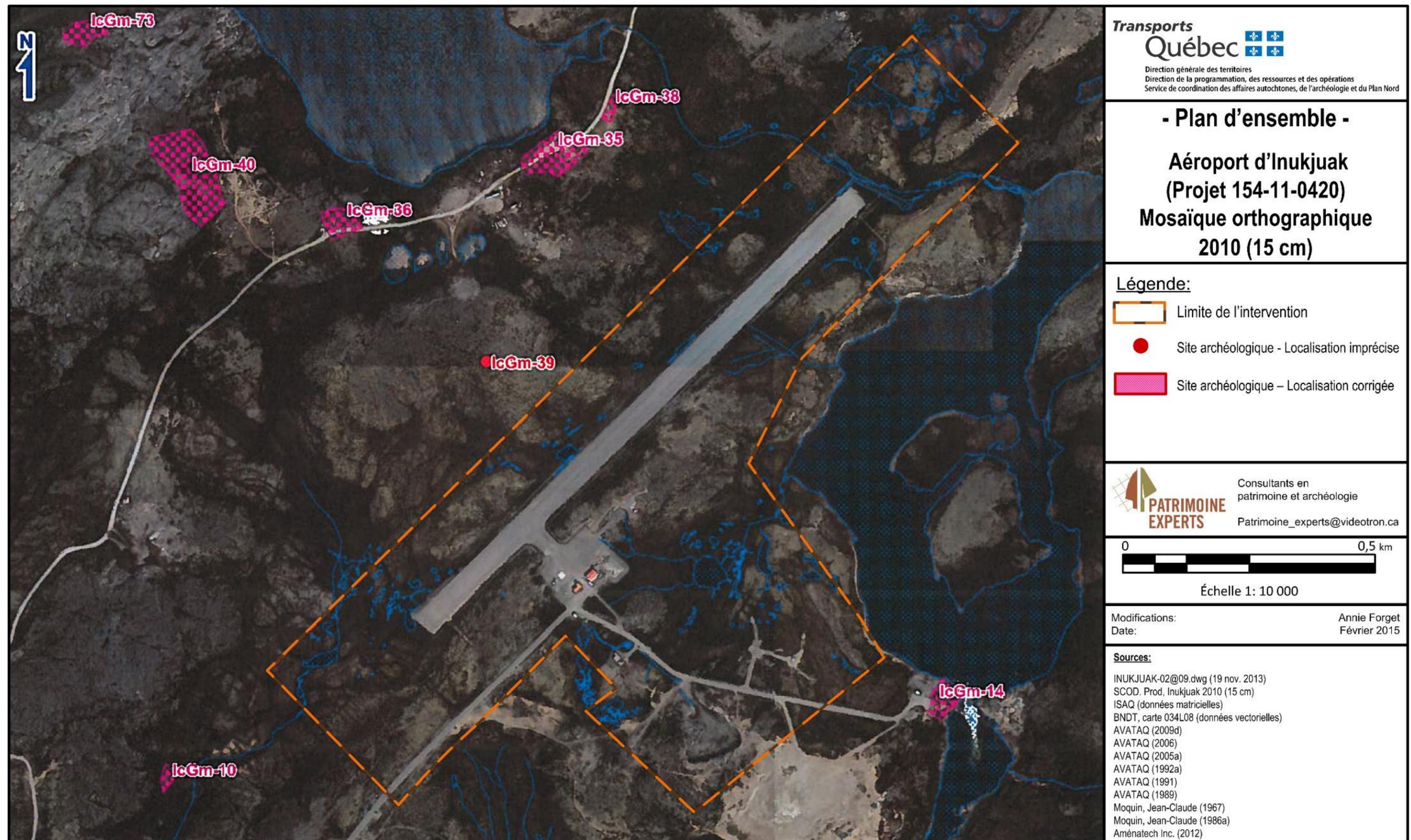
Les interventions archéologiques réalisées entre 1980 et 2014 dans les environs du village d'Inukjuak a permis l'identification de 78 sites archéologiques (Institut culturel Avataq 1992a. Cependant, un certain nombre de ceux-ci comporte un problème de localisation. Suivant les données disponibles (devis MTQ juin 2014), huit sites archéologiques se trouvent à proximité du projet. Il s'agit des sites IcGm 10, 14, 35, 36, 38, 39, 40 et 73 (Tableau 17; Figure 16). Ces sites sont associés à des occupations prédorsétienne, dorsétienne et néoesquimaudes.

Au début des années 1980, Daniel Weetaluktuk entreprit une série d'interventions archéologiques dans la région immédiate d'Inukjuak qui mena à l'enregistrement officiel de 10 sites archéologiques (IcGm-I à 10; Weetaluktuk, 1980; 1981). Plusieurs sites dont

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

IcGm-1, et 6 ont été détruits au début des années 1980 et d'autres ont été fouillés complètement (Avataq, 1987a : 32). Daniel Weetaluktuk fouilla complètement en 1979 et



Transports Québec
 Direction générale des territoires
 Direction de la programmation, des ressources et des opérations
 Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du Plan Nord

- Plan d'ensemble -
Aéroport d'Inukjuak
(Projet 154-11-0420)
Mosaïque orthographique
2010 (15 cm)

Légende:
 Limite de l'intervention
 Site archéologique - Localisation imprécise
 Site archéologique - Localisation corrigée

 Consultants en patrimoine et archéologie
 Patrimoine_experts@videotron.ca

0 0,5 km
 Échelle 1: 10 000

Modifications: Annie Forget
 Date: Février 2015

Sources:
 INUKJUAK-02@09.dwg (19 nov. 2013)
 SCOD. Prod. Inukjuak 2010 (15 cm)
 ISAQ (données matricielles)
 BNDT, carte 034L08 (données vectorielles)
 AVATAQ (2009d)
 AVATAQ (2006)
 AVATAQ (2005a)
 AVATAQ (1992a)
 AVATAQ (1991)
 AVATAQ (1989)
 Moquin, Jean-Claude (1967)
 Moquin, Jean-Claude (1986a)
 Aménatech Inc. (2012)

Figure 16 Localisation du secteur I et des sites archéologiques situés à proximité du projet 154-11-0420

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

1980, le site IcGm-10 et partiellement les sites IcGm-3 et 4. Avant sa mort en 1982, Daniel Weetaluktuk avait localisé au-delà de 60 sites archéologiques dans la région immédiate d'Inukjuak, mais la majorité de l'information les concernant a été perdue avec le temps.

En 1984, M. Denis Roy, archéologue du ministère des Transports du Québec, réalisa un pré-inventaire dans les environs du village dans le cadre du projet de réfection des Infrastructures aéroportuaires nordiques. Ce pré-inventaire a été suivi par une étude de potentiel archéologique dont l'aire d'étude couvrait un rayon de 5 km autour du village (Aménatech inc., 1984). Les zones ainsi délimitées ont ensuite été inventoriées en 1985 et ont permis l'enregistrement de 24 sites archéologiques (Institut culturel Avataq, 1987a). L'année suivante, des fouilles de sauvetage ont été entreprises sur les sites IcGm-2, 3 et 4 qui se trouvaient dans la zone d'intervention du chemin d'accès menant au futur aéroport (Institut culturel Institut culturel Avataq, 1987b : 13). L'analyse du matériel recueilli a été faite en 1989.

Cette même année, un quatrième site a fait l'objet d'une intervention d'urgence. En effet, le site IcGm-13 était situé à proximité de l'emplacement choisi pour la construction de l'aréna municipale (Institut culturel Avataq, 1987c). L'emplacement de ce site a été presque entièrement détruit en 1988-89 par l'exploitation d'un banc d'emprunt qui a aussi endommagé partiellement le site IcGm-30 (Institut culturel Avataq, 1989).

Un autre inventaire, couvrant le secteur côtier entre Inukjuak et Akuvilik, a aussi été entrepris en 1986. Ces travaux ajoutèrent 6 nouveaux sites dans la région d'Inukjuak. Finalement entre 1988 et 1990, Avataq a amorcé le projet d'inventaire systématique de tous les emplacements mentionnés dans les documents de Daniel Weetaluktuk et qui n'avaient pas été identifiés lors des interventions précédentes (Institut culturel Avataq, 1989). L'exercice se poursuivit en 1990 et se termina avec la localisation de 17 sites connus ainsi que la découverte de 2 nouveaux sites. Ceci portait le nombre de sites avec code Borden IcGm à 78 (Institut culturel Avataq, 1992a). Le site IcGm-78 a d'ailleurs été fouillé par l'Institut culturel Avataq, en 2008 pour le compte d'Hydro-Québec. En 1995 et 1996, des fouilles de sauvetage du site dorsétien IcGm-05 ont eu lieu sur l'emplacement du centre de formation professionnelle. En 2012, Avataq effectua des fouilles de sauvetage sur trois sites connus IcGm-05, 25 et 43.

Selon les plus récentes données consultées, il ne se trouve pas de sites archéologiques connus dans les limites de la zone d'intervention du présent projet.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 17 : Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-11-0420

SITE	DISTANCE DU PROJET	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	RÉFÉRENCE (ISAQ)
lcGm -10	436 m (O)	Dorsétien	Habitation	Sur une terrasse la zone marécageuse à l'est du cimetière actuel	Avataq 1987 Inukjuak
lcGm -14	189 m (E)	Dorsétien	Campement, pêche	côté ouest du rétrécissement de la rivière Inukjuak	Avataq 1987 Inukjuak
lcGm-35	499 m (N)	Prédorsétien	Habitation	Au nord de la zone d'intervention	Avataq 1989
lcGm-36	442 (NO)	Dorsetien	Habitation	Au nord-ouest de la zone d'intervention	Avataq 1989
lcGm -38	374 m (NO)	Prédorsétien	Habitation	sur le côté est d'un chemin de vtt	Avataq 1989
lcGm -39	260 m (NO)	Néoesquimaude historique	Habitation	à 500 m de l'aéroport au pied d'un escarpement rocheux	Avataq 1989
lcGm -40	777 m (NO)	Prédorsétienne et Néoesquimaude historique	Sépulture et piège à renard	sur un plateau de 60 m d'altitude dans un champ de bloc	Avataq 1989
lcGm-73	889 m (NE)	Prédorsétienne	Habitation, cache et piège à renard	sur un plateau de 64 m d'altitude dans un champ de bloc	Avataq 1992a

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

4.3.3 Résultats de l'intervention

Le secteur d'intervention I1 se situe autour des infrastructures aéroportuaires existantes d'Inukjuak. Après un examen visuel, ce secteur a été subdivisé en dix sous-secteurs suivant la topographie et la nature du sol (Figure15; Tableau 18). Le secteur I1 couvre une superficie totale de 831 393 m² et on y observe des perturbations anthropiques sur 196 395 m². Bien que l'ensemble de la superficie du secteur I1 a été soumis à une inspection visuelle incluant la piste et le tarmac de l'aéroport, seule la portion non perturbée du secteur, d'une superficie de 634 998 m² a fait l'objet de puits de sondage systématique.

Précisions que des précipitations importantes sous forme de neige ont entraîné des problèmes techniques relativement à l'examen visuel et la production de puits de sondage.

Tableau 18 : Distribution des puits de sondage par secteur et sous-secteurs du projet 154-11-0420

Secteur	Sous-secteur	Puits de sondage négatif	Puits de sondage positif
I1	A	0	0
I1	B	178	0
I1	C	150	0
I1	D	28	0
I1	E	0	0
I1	F	138	0
I1	G	90	0
I1	H	330	0
I1	I	200	0
I1	J	236	0
TOTAL		1350	0

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

La zone d'intervention comprend deux parties; la première est composée de deux grandes bandes de 1800 m de longueur par 120 à 150 m de largeur et se situent au nord et au sud de la piste d'atterrissage. La seconde partie forme un carré d'une dimension d'environ 500 m² et est localisée au sud des bâtiments de l'aéroport.

En raison de sa grande superficie, le secteur d'intervention a été divisé en 10 sous-secteurs (Figure 15). Afin de faciliter l'inventaire, ils ont été délimités par des ruisseaux, des changements d'élévation marqués et par des aménagements anthropiques modernes (routes ou chemin).

La végétation locale est de type toundra arctique avec quelques arbustes, bouleaux nains, une variété de petits saules, des plantes herbacées, des sphaignes et cladonies ainsi que des plants de bleuets, canneberges et camarines.

Le sous-secteur I1-A est un espace situé à l'extrémité sud-ouest la zone d'intervention. Ce sous-secteur à une forme irrégulière et s'étend sur une distance maximale de 2001 m et une largeur de 10 à 120 m pour une superficie de 14 027 m². Son altitude oscille entre 13 m et 14 m. Observée à distance, sous couvert de neige, la topographie paraît subhorizontale à bosseler et généralement en pente vers le sud et vers l'est. (Figure 15.) On observe du côté sud et est du sous-secteur, un ruisseau, un petit lac et une tourbière (Photo 61). Du fait que ce sous-secteur se localise au nord d'un ruisseau qui était gonflé par l'eau de précipitations au moment de l'inventaire et non traversable en sécurité, aucun puits de sondage n'a été excavé dans ce sous-secteur et seul un examen visuel éloigné a été réalisé.

Le sous-secteur I1-B occupe la partie du secteur qui longe le côté nord de la piste d'atterrissage. Il mesure 969 m de long et sa largeur varie entre 142 et 202 m de large pour une superficie de 141 830 m² (Figure 15). On y trouve une série de terrasses légèrement bombées entrecoupées par des milieux humides, surtout près de la piste d'atterrissage. Vers la fin du sous-secteur, on trouve un buton rocheux qui s'élève jusqu'à une altitude de 30 m (Photo 62). La topographie de ces terrasses est généralement plane, mais bosselée avec une pente douce descendant vers le sud-est. On y observe quelques blocs erratiques épars. La stratigraphie se caractérise par une litière de cladonies avec un tapis de racines de petits arbustes reposant sur une couche de sable à granulométrie moyenne (10 cm). Ce dernier repose sur un horizon de gravier contenant des galets par endroits (5 cm et plus). Les endroits associés aux milieux humides sont caractérisés par une couche d'humus noir sablonneux (5 cm à 15 cm d'épaisseur) reposant sur un mélange de sable et limon argileux la plupart du temps par la roche mère qui retient l'eau (Figure 17; Photo 63). Au total, 178 puits de sondage ont été excavés et tous étaient négatifs. Le sous-secteur I1-C est de forme rectangulaire et

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

mesure près de 539 m de long par 139 à 146 m de large avec une superficie de 72 277 m² (Figure 15; Photos). Il est situé au sud-est de la piste d'atterrissage (Photo 64). Le sous-secteur comprend une terrasse qui s'étend du ruisseau jusqu'à la route de l'aéroport. Il est bordé au nord par un ruisseau qui le sépare du sous-secteur I-1 (Photo 65). La topographie y est généralement horizontale avec une légère pente ascendante vers le nord-est. On trouve, à partir du centre du sous-secteur, un bouton rocheux dont une partie a été amputée par les travaux de construction de l'aéroport. La stratigraphie sur les terrasses sablonneuses est composée d'une litière de lichens, de petits fruits et de racines de saules, suivi d'un mince humus (moins de 1 cm d'épaisseur) reposant sur une couche de sable homogène à granulométrie moyenne (10 cm à 15 cm d'épaisseur), reposant parfois sur du gravier contenant des galets. Sur le rocher, on observe une litière couvrant une couche de gravier et des fragments détachés de la roche-mère (2 cm à 5 cm d'épaisseur), le tout reposant sur le roc en place (Figure 17; Photos 66 et 67). Un total de 150 puits de sondage a été réalisé et le tout s'est avéré négatif.



Photo 61 Projet n° 154-11-0420, sous-secteur I1-A et B, vue du milieu humide séparant les deux sous-secteurs (PATR14N09-423)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 62 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-B, vue générale du centre du sous-secteur I1-B, en direction du bouton rocheux, direction nord-est (PATR14N09-440)



Photo 63 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1- B, partie nord-ouest, Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 2, paroi nord (PATR14N09-433)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 64 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, vue à partir de l'extrémité sud-est de la piste d'atterrissage, en direction du buton rocheux (PATR14N09-488)



Photo 65 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, vue générale, à partir du centre-sud du sous-secteur I1-C, direction nord (PATR14N09-421)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 66 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 1, paroi sud (PATR14N09-419)



Photo 67 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-C, stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 2, paroi sud (PATR14N09-484)

Le sous-secteur I1-D correspond à une bande de terrain qui se situe sur une terrasse de sable et gravier. Ce sous-secteur est de forme rectangulaire et mesure près de 500 m de long par 25 à 31 m de large et d'une superficie de 11 784 m² (Figure 15). Il est bordé au nord, par la route de l'aéroport (Photo 68). Ce sous-secteur a subi de nombreuses perturbations anthropiques modernes en relation avec l'aménagement de l'aéroport. La topographie y est généralement plane avec une pente douce descendante vers le nord-est. On y observe quelques blocs erratiques épars. La stratigraphie correspond à une litière de cladonies, d'herbes et de racines de petits arbustes reposants sur un mince humus (moins d'un cm d'épaisseur) reposant sur une couche de gravier contenant quelques galets par endroits (10 cm d'épaisseur). Un total de 28 puits de sondage a été réalisé et l'ensemble s'est avéré négatif.

Le sous-secteur I1-E correspond à une zone exclue de l'inventaire puisqu'elle a été complètement aménagée. Il s'agit des installations aéroportuaires existantes, la piste et l'aéroport même et les chemins d'accès. Une inspection visuelle a tout de même été faite à l'exception de la piste d'atterrissage. L'aire inspectée visuellement est d'approximativement 88 234 m².

Le sous-secteur I1-F occupe la partie de la zone d'intervention située au nord de la piste d'atterrissage. Il mesure près de 560 m de long par 160 à 167 m de large et sa superficie est 88 940 m² (Figure 15). À l'extrémité nord-ouest du sous-secteur, on trouve un bouton rocheux de 30 m d'altitude avec une pente descendante vers le sud-est. Plus avant, vers le nord-est, on note quatre terrasses légèrement bombées constituées de sable et de graviers séparés par des milieux humides (Photos 69 et 70). La surface est subhorizontale avec une pente douce vers le sud-est. On y observe des blocs erratiques épars. La stratigraphie sur les terrasses sablonneuses est composée d'une litière de lichens et de racines de saules, suivie d'un humus sablonneux (1 cm à 5 cm d'épaisseur) devenant un sable éluvié (5 à 10 cm). Il vient ensuite une couche de sable homogène à granulométrie moyenne (10 à 20 cm d'épaisseur), reposant parfois sur du gravier (Figure 17; Photo 71). En milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5 à 15 cm d'épaisseur) reposant sur une couche de sable limoneux marron contenant quelques galets (10 cm d'épaisseur) qui lui-même repose sur la roche-mère. Un total de 138 puits de sondages a été réalisé, et le tout s'est avéré négatif.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 68 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-D, vue générale du sous-secteur à partir du nord, direction sud-est (PATR14N09-413)



Photo 69 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-F, vue générale du sous-secteur, milieu humide, direction nord-est (PATR14N09-465)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 70 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-F, au centre-est du sous-secteur, milieu humide (PATR14N09-475)



Photo 71 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-F, stratigraphie type du sous-secteur, sondage No 1, paroi nord (PATR14N09-461)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

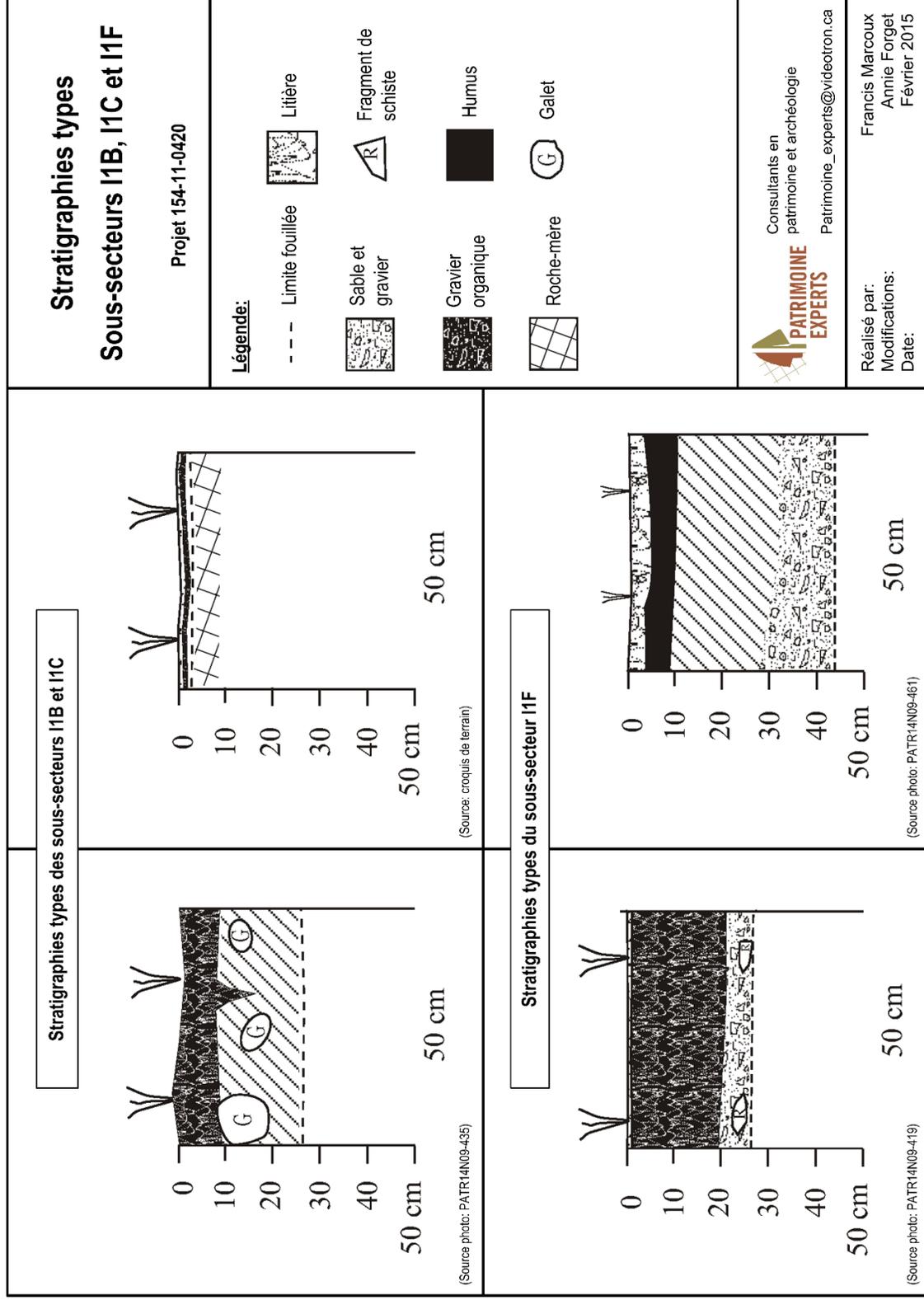


Figure 17 Stratigraphies types des sous-secteurs I1-B, I1-C et I1-F du projet 154-11-0420

Le sous-secteur I1-G occupe l'extrémité nord-est de la zone d'intervention. Son pourtour est délimité par une clôture qui marque la fin de la zone d'intervention sur les côtés nord, est et ouest et un ruisseau du côté sud. Il correspond à des terrasses fluvioglaciales légèrement bombées séparées par des milieux humides (Photo 72). Ce sous-secteur est de forme presque quadrangulaire. Sa superficie est de 92 868 m² et s'étend sur une longueur maximale de 360 m et une largeur maximale de 88 à 312 m. Son altitude se situe entre 20 et 24 m (Figure 15). La stratigraphie des terrasses est composée d'une litière de cladonies couvrant un sable éolien contenant de l'humus (1cm à 3 cm d'épaisseur) suivi d'un sable orangé de granulométrie moyenne et homogène contenant du limon (3 cm à 5 cm d'épaisseur) qui lui-même repose sur un sable de plage beige pâle à grains fins (27 cm d'épaisseur). Suit ensuite une succession de lentilles d'alluvions sablonneuses devenant de plus en plus limoneuses en profondeur (29 cm d'épaisseur) (Figure 18; Photo 73). Au total 90 puits de sondages ont été réalisés et tous se sont révélés négatifs.

Le sous-secteur I1-H occupe le côté est de la zone d'intervention. Il correspond à une terrasse délimitée à l'ouest par la piste d'atterrissage et à l'est par une clôture qui marque la fin de la zone. Ce sous-secteur est de forme rectangulaire et s'étend sur une longueur maximale de 1089 m et une largeur de 50 à 148 m pour une superficie totale de 129 826 m² (Figure 15). Son altitude varie entre 20 m et 24 m. La topographie est généralement subhorizontale en pente douce vers le nord-est. On trouve à l'extrémité sud du sous-secteur un bouton rocheux dont les premiers 300 m ont été complètement réaménagés par des travaux d'infrastructures (Photo 74). De plus, l'installation d'une clôture à la limite est de la zone d'intervention a aussi causé quelques perturbations (Photos 75 et 76). La stratigraphie observée est de trois types (Figure 18). En premier lieu, sur la terrasse sablonneuse, on trouve une litière de cladonies sur un horizon de sable légèrement humique (2 cm d'épaisseur) devenant graduellement éluvié (5 cm d'épaisseur) suivie d'une couche de sable orangé homogène à granulométrie moyenne (18 cm d'épaisseur) qui repose sur un gravier contenant des galets (15 cm d'épaisseur) (Photo 77). En second lieu, on observe une litière recouvrant un sable éolien humique (5 cm d'épaisseur), sur un sable beige-orangé à grains moyens (15 cm d'épaisseur), reposant sur un sol induré plus foncé (Photo 78). Finalement en milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5 cm à 10 cm d'épaisseur) reposant sur du sable limoneux imprégné d'eau (Photo 79). Un total de 330 puits de sondage a été réalisé et tous se sont avérés négatifs.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 72 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-G, vue générale de la partie nord-est du sous-secteur, terrasse de sable et gravier (PATR14N09-388)



Photo 73 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-G, stratigraphie type du sous-secteur, sondage No 1, paroi sud (PATR14N09-390)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 74 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, partie sud-est, vue des perturbations dues aux travaux de construction, direction nord-ouest (PATR14N09-365)



Photo 75 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, partie centre-est du sous-secteur, vue générale d'un milieu humide, direction nord-est (PATR14N09-275)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 76 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, partie centre-est, vue générale du sous-secteur vers le sud-ouest (PATR14N09-382)



Photo 77 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, stratigraphie type de la partie sud-est du sous-secteur I1-H, sondage No 1, paroi sud (PATR14N09-370)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 78 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, stratigraphie type du sous-secteur, partie nord-est sondage No 3, paroi sud (PATR14N09-381)



Photo 79 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-H, stratigraphie type de la partie centrale du sous-secteur, sondage No 2, paroi sud (PATR14N09-377)

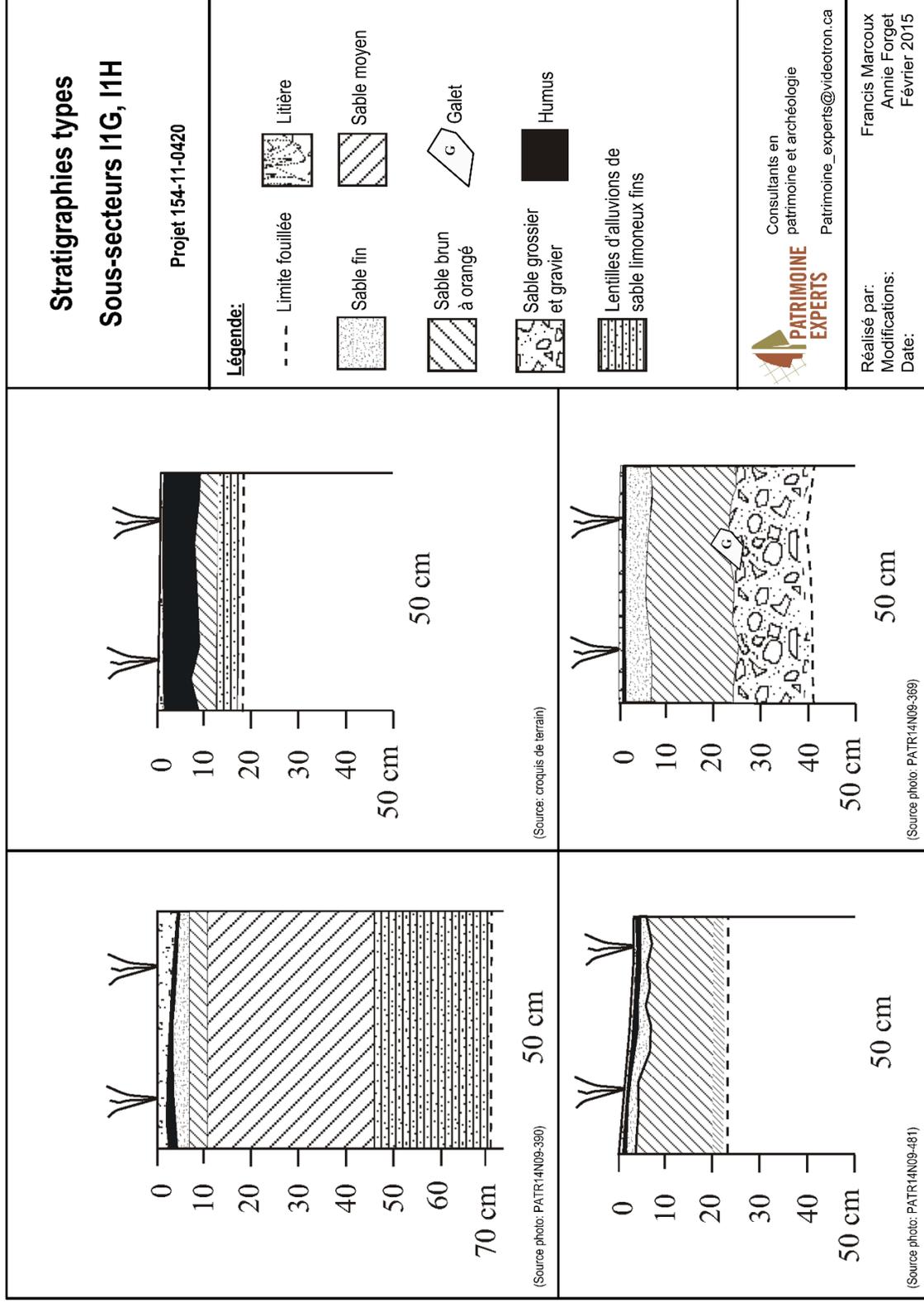


Figure 18 Stratigraphies types des sous-secteurs I1-G et I1-H

Le sous-secteur I1-I est approximativement de forme triangulaire et il occupe le côté sud-ouest de la zone d'intervention. Il est délimité du côté sud par une sablière et du côté est par le chemin qui mène à la station de traitement de l'eau potable. Ce sous-secteur couvre une superficie de 118 104 m² et a une longueur maximale de 465 m et une largeur de 79 à 175 m (Figure 15; Photos 80 et 81). Son altitude se situe entre 22 m et 32 m. La topographie est généralement subhorizontale en pente douce vers le nord-ouest sauf pour un bouton rocheux de 30 m d'altitude. Il y a du côté nord-ouest un milieu humide qui couvre près du tiers du sous-secteur (Photo 82). On note de nombreuses perturbations anthropiques liées à des activités industrielles dans le sous-secteur. On trouve notamment, dans la partie sud-ouest du sous-secteur, un bouton rocheux et un dépôt de sable et gravier exploités comme carrières (Photo 83). On note aussi l'entreposage de matériaux de construction et l'empilement de gros blocs de pierre près du chemin dans la partie nord de la zone d'intervention. La stratigraphie observée est de trois types (Figure 19; Photos 84 à 86). Sur les terrasses sablonneuses, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de saules sur un sable humique (moins d'un cm) suivi d'une couche de sable homogène à granulométrie moyenne (10 cm d'épaisseur) contenant quelques galets. En milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5 cm à 15 cm d'épaisseur) suivie d'un sable fin limoneux marron (10 cm d'épaisseur). La même séquence s'applique sur le dessus du bouton rocheux sauf que la couche de sable est de 2 à 5 cm d'épaisseur et que le tout repose sur la roche-mère. Un total de 200 puits de sondages a été réalisé, et l'ensemble de ceux-ci s'est avéré négatif.

Le sous-secteur I1-J est de forme triangulaire et il occupe le côté sud-est de la zone d'intervention. Il est délimité du côté ouest, par le chemin qui mène à la station de traitement de l'eau potable et du côté nord, par la terrasse plus élevée qui correspond au sous-secteur I-8. Du côté est, la zone d'intervention se situe entre 20 m à 70 m du bord de la rivière Inukjuak. Le sous-secteur couvre une superficie de 73503 m². Sa longueur maximale est de 540 m et sa largeur est de 125 m à 417 m (Figure 15). Ce sous-secteur se trouve à une altitude variant entre 16 m et 23 m. La topographie est composée de terrasses subhorizontales en pente douce vers le nord-ouest sauf pour le bouton rocheux qui se trouve dans la partie nord-ouest (Photo 87). Il y a du côté nord un milieu humide qui couvre le tiers du sous-secteur (Photos 88 et 89). On observe des perturbations anthropiques liées aux activités industrielles dans le sous-secteur (Photo 90). On trouve notamment, au nord-ouest du sous-secteur, sur le bouton rocheux, un site d'entreposage de matériaux de construction. Il y a aussi des chemins reliés à des bâtiments dans la partie sud-est. Notons également la présence d'une petite structure de combustion contemporaine associée à des cartouches de plastiques (Photo 91) La stratigraphie observée dans le sous-secteur I1-J est de trois types (Figure 19). On

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

observe en milieux humides, une stratigraphie composée d'une litière sur un humus sablonneux (5 cm à 15 cm d'épaisseur) suivi d'une couche de sable fin limoneux marron (10 cm) d'épaisseur. Sur les terrasses de sable et gravier, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de racine de saules sur un sable humique (moins d'un centimètre d'épaisseur) reposant sur un sable homogène à grains moyens (10 cm d'épaisseur) contenant quelques galets. En bordure de la rivière Inukjuak, la stratigraphie est plus complexe. Elle est composée d'une litière de lichens, de petits fruits et de racines d'arbustes sur une couche de sable humique (moins d'un cm d'épaisseur), suivi d'un horizon de sable homogène à granulométrie moyenne (45 cm) recouvrant par endroits, un humus enfoui (1 cm à 2 cm d'épaisseur) ou reposant directement sur une couche de sable grossier (2 cm à 4 cm d'épaisseur) qui lui-même repose sur un horizon de sable limoneux (15 cm d'épaisseur) (Photo 92). Un total de 236 puits de sondages a été réalisé et l'ensemble était négatif.



Photo 80 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, vue générale du début du sous-secteur, partie sud-ouest, direction sud-ouest (PATR14N09-286)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 81 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, milieu humide à l'extrémité sud-est du sous-secteur direction nord-ouest (PATR14N09-315)



Photo 82 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, vue générale du milieu humide et des perturbations située au nord-ouest du sous-secteur, direction nord (PATR14N09-305)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 83 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, partie nord-ouest du sous-secteur, perturbations vues d à partir du sommet du button rocheux près de la carrière, direction nord-ouest (PATR14N09-295)



Photo 84 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, stratigraphie type du sous-secteur I1-I, sondage No 1, paroi nord (PATR14N09-282)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 85 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, stratigraphie type du sous-secteur I1-I, sondage No 2, paroi nord (PATR14N09-299)



Photo 86 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-I, stratigraphie particulière du sous-secteur I1-I, partie sud-est, sondage No 4, paroi sud (PATR14N09-317)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 87 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale de l'extrémité nord-ouest du sous-secteur I1-J à partir du bouton rocheux (PATR14N09-338)



Photo 88 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale de la partie centrale du sous-secteur, en milieu humide, direction nord-est (PATR14N09-343)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 89 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale de la partie centrale du sous-secteur, milieu humide, et aéroport en arrière-plan, direction ouest (PATR14N09-359)



Photo 90 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, vue générale du nord-est du sous-secteur, sur le buton rocheux et vu du sous-secteur I1-H en arrière-plan (PATR14N09-330)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq



Photo 91 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, petite structure de combustion contemporaine associée à des cartouches de plastiques, direction est (PATR14N09-346)



Photo 92 Projet no 154-11-0420, sous-secteur I1-J, stratigraphie type du sous-secteur, partie est de la zone d'intervention, sondage No 2, paroi ouest (PATR14N09-350)

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

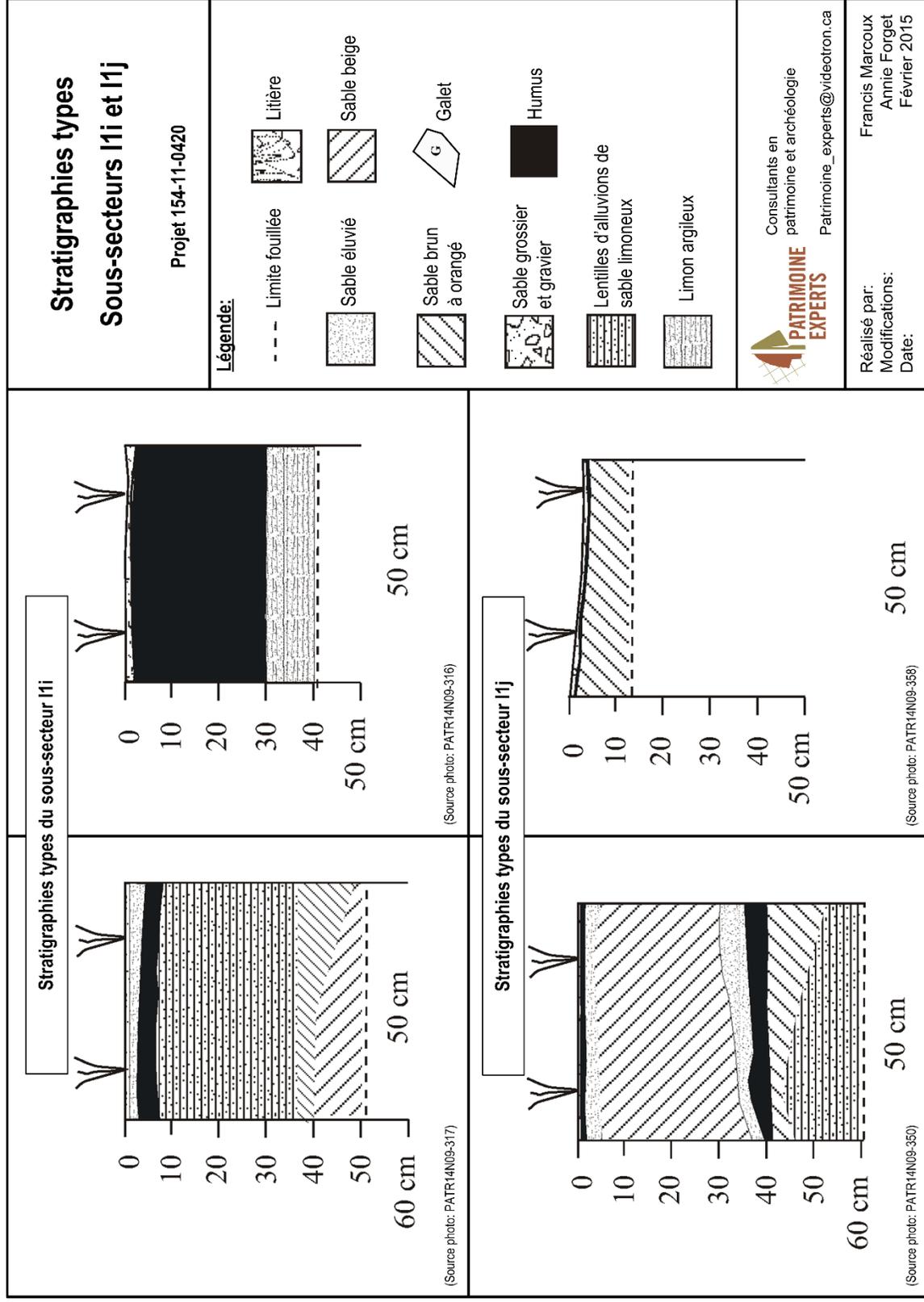


Figure 19 Stratigraphies types des sous-secteurs 11-i et 11-j

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Tableau 19 : Inventaire archéologique - Synthèse des activités - secteur I1 - Projet no 154-11-0420

SOUS-SECTEUR	LOCALISATION : Secteur I1					TECH. INVEN.*	NOMBRE DE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES
	Long. (m)	Larg. (m)	Élev. (m)	Pente (°)	Superf. approx. (m ²)		+	-			
A	201	10 à 120	13 à 14	—	14 027	Iv	0	0	- terrasses légèrement bombées dont la surface est subhorizontale et bosselée; pente vers l'est	Aucune	- le sous-secteur était inaccessible au moment de l'inventaire suite à des précipitations abondantes - terrasses divisées par un ruisseau et un milieu humide
B	969	142 à 202	14 à 30	—	141 830	Iv, Sq, Sp	0	178	- la surface est subhorizontale bosselée près de la piste et, en pente vers l'est et le nord-est du côté nord-ouest de la zone d'intervention - bouton rocheux plat en pente douce vers le nord-est et l'est	- sur les terrasses sablonneuses, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de racines de saules, suivi d'un mince humus (moins d'un cm) sur un sable homogène à grains moyen (10 cm), reposant parfois au-dessus d'un gravier avec galets (5 cm +) - en milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5 -15 cm) sur sable limoneux (10 cm) contenant des galets à la base	- série de terrasses de sédiments bombées entrecoupées de milieux humides - la partie la plus élevée est à la fin du sous-secteur et sur le côté nord-est de la zone d'intervention
C	539	139 à 146 m	21-26	20-30	72 277	Iv, Sq, Sp	0	150	- surface plane avec légère pente ascendante vers le nord-est - bouton rocheux plat en pente ascendante vers le nord-est	- sur la terrasse sablonneuse, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de racines de saules, suivi d'un mince humus (moins d'un cm) sur un sable homogène à grains moyen (10-15 cm), reposant parfois au-dessus d'un gravier contenant des galets - sur le rocher, litière sur gravier et fragment de roche mère sur le roc en place	- terrasse fluvioglaciale - bouton rocheux à demi détruit du côté de l'aéroport
D	495	25 à 31	21-25	0-5	11 784	Iv, Sq, Sp	0	28	- surface plane avec légère pente ascendante vers le sud-ouest	- litière de cladonies, d'herbes et de racines de petits arbustes sur un mince humus (moins d'un cm) reposant sur un gravier (10 cm +) avec galets par endroits	- bande étroite située du côté est du chemin de l'aéroport - le sous-secteur a été presque qu'entièrement perturbé par l'activité anthropique récente

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
 Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
 l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

E	-----	-----	-----	-----	88 235	Iv, Sq, Sp	0	0	- surfaces artificielles et aménagées	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> - terrains aménagés près de l'aéroport et de la piste - les premiers 300 m situés au nord-est de l'aéroport ont été perturbés par des travaux associés à de nouveaux aménagements - grand stationnement creusé à même le rocher situé au sud-ouest de l'aéroport
F	560	160 à 167	18-24		88 940	Iv, Sq, Sp	0	138	<ul style="list-style-type: none"> - bouton rocheux plat en pente douce vers le nord-est et l'est - surface subhorizontale et bosselée près de la piste 	<ul style="list-style-type: none"> - sur les terrasses sablonneuses, on trouve une litière composée de lichens, de petits fruits et de racines de saules, suivie d'un humus (1-5 cm) sur un sable éluvié (5-10 cm) au-dessus d'un sable homogène à grains moyens (10-20 cm), reposant parfois au-dessus d'un gravier - en milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5-15 cm) sur sable limoneux marron avec quelques galets (10 cm) reposant parfois sur la roche-mère. 	<ul style="list-style-type: none"> - série de terrasses de sédiments bombées entrecoupées de milieux humides et d'affleurement rocheux - la partie la plus élevée est située au début du sous-secteur et sur le côté nord-est de la zone d'intervention - beaucoup d'eau s'accumule près de la piste en bas de pente
G	360	88 à 312	18-23	0-15	92 868	Iv, Sq, Sp	0	90	- terrasses sablonneuses légèrement bombées dont la surface est subhorizontale, en pente douce vers le sud.	<ul style="list-style-type: none"> - une litière couvrant un sable éolien contenant de l'humus (1-3 cm) suivi d'un sable orangé à grains moyens homogènes contenant du limon (3-5 cm), au-dessus de sable de plage beige -pâle à grains fins (27 cm), vient ensuite une succession de lentilles d'alluvions sablonneuses devenant de plus en plus limoneuses (29 cm) 	<ul style="list-style-type: none"> - ruisseau large et profond - accès au sous-secteur par un pont de bois en mauvais état - la partie basse près du ruisseau est humide avec évidence de cryoturbation - on y trouve des paléoterrasses fluvioglaciaires

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

H	1089	50 à 148	20-24	0-15	129 826	Iv, Sq, Sp	0	330	<ul style="list-style-type: none"> - bouton rocheux plat en pente douce vers le nord-est et l'est. - il y a quelques terrasses sablonneuses légèrement bombées dont la surface est subhorizontale et bosselée; - il y a des milieux humides subhorizontaux 	<ul style="list-style-type: none"> sur la terrasse sablonneuse, on trouve une litière de cladonies sur un sable légèrement humique (2 cm) devenant éluvié (5cm) sur un sable orangé à grain moyen homogène (18 cm) reposant sur un gravier contenant des galets (15 cm) - litière recouvrant un sable éolien humique (5cm), sur un sable beige-orangé à grains moyens (15 cm), reposant sur un sol induré plus foncé - en milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5-10 cm) reposant sur du sable limoneux baignant dans l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - les premiers 300 m ont été complètement remaniés par l'ajout de pierres et le creusement d'un canal d'évacuation de l'eau - perturbations dues à l'installation d'une clôture sur tout le pourtour à la limite de la zone d'intervention - affleurement rocheux au début du sous-secteur jusqu'au centre - accumulation d'eau vers la fin de la piste - blocs erratiques épars
I	465	79 à 175	22-32	0-15	118 104	Iv, Sq, Sp	0	200	<ul style="list-style-type: none"> - bouton rocheux surplombant des plaines horizontales, pente douce dans toutes les directions 	<ul style="list-style-type: none"> - sur les terrasses sablonneuses, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de racines de saules, suivi d'un mince humus (moins d'un cm) sur un sable homogène à grains moyen (10 cm), reposant parfois au-dessus d'un gravier avec galets - sur le bouton, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de racines de saules, suivi d'un mince humus (moins d'un cm) sur un sable homogène à grains moyen (10 cm), reposant parfois au-dessus d'un gravier avec galets et sur la roche mère - en milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5 -15 cm) sur silt argileux marron (10 cm) 	<ul style="list-style-type: none"> sablrière en exploitation au sud - carrière de pierre en exploitation au centre - milieux humides au nord-ouest; - surface sèche nivelée à la machinerie - bâtiments et lieux d'entreposage de matériaux de construction au nord-ouest - amas de gros blocs remaniés au nord-est

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
 Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de
 l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

J	540	125 à 417	16-23	-----	73 503	Iv, Sq, Sp	0	236	<p>- plaines horizontales avec pente douce jusqu'au lac;</p> <p>- il y a quelques terrasses légèrement bombées sur le pourtour du lac et sur le bord de la rivière;</p> <p>- il y a un bouton rocheux au nord-ouest avec un versant vers le lac.</p>	<p>- sur les terrasses sablonneuses, on trouve une litière de lichens, de petits fruits et de saules sur un sable humique (-1 cm) sur un sable homogène à grains moyens (10 cm) contenant quelques galets</p> <p>- en milieux humides, on trouve une litière sur un humus sablonneux (5-15 cm) suivi d'un sable fin limoneux marron (10 cm)</p> <p>- sur le bord de la rivière, il y a une litière de lichens, de petits fruits et de racines de saules sur un sable humique (-1 cm), sur un sable homogène à grains moyens (45cm) couvrant un humus enfoui (1-2 cm), au-dessus d'une couche de sable grossier (2.4 cm) reposant sur une couche de sable limoneux (15 cm)</p>	<p>- il y a accumulation d'eau sur le bord du chemin à l'ouest</p> <p>le sol devient de plus en plus humide à l'approche du lac</p> <p>- le sommet du rocher est utilisé pour l'entreposage d'équipements</p> <p>- un talus artificiel a été construit au nord de la zone d'intervention</p>
Total					831 394		0	1350			

* Iv : inspection visuelle; Sa : puits de sondage alterné; Sq : puits de sondage en quinconce; Sp : puits de sondage ponctuel

4.3.4 Discussion

La zone d'intervention touchait à différents environnements qui ont été façonnés par des processus postglaciaires. Ces caractéristiques environnementales nous permettent de comprendre le processus de formation des surfaces d'accueil et d'ainsi de savoir quand elles sont devenues disponibles pour l'occupation humaine, suite à la dernière glaciation.

Ainsi les dépôts de sable et graviers que l'on trouve autour de l'aéroport offraient de belles surfaces d'accueil. Par contre le pergélisol, en empêchant l'absorption des eaux de pluie et de fonte par le sol, favorise la présence de milieux humides peu propices à l'occupation humaine en période estivale. Les milieux humides présents dans la zone et inventoriés n'ont d'ailleurs pas révélé des traces d'activités humaines anciennes ou modernes.

De plus, les données colligées issues de la géologie régionale permettent également de nous renseigner sur la présence de matériaux ayant pu être exploités par les populations humaines anciennes. Ainsi on retrouve la présence de grauwacke, de quartzite et de conglomérats qui ont pu être utilisées par des groupes humains dès la préhistoire

Les formations géologiques de cette région appartiennent et à la province du Supérieur. Le socle rocheux de cette partie de la province consiste surtout en des roches précambriennes volcaniques et sédimentaires métamorphiques d'âge archéen et protérozoïque. Dans la partie nord de cette province, les granites et les gneiss granitiques recouvrent de vastes régions. D'autres roches s'y trouvent incluant (Stockwell et col, 1979 : 65 dans Aménatech 1984 : 16; Géologie du Québec 2012).

Certains sous-secteurs ont aussi subi des perturbations anthropiques significatives. Ainsi, le sous-secteur I1-E a été complètement aménagé lors de la construction de l'aéroport. Les sous-secteurs I1-C et I1-H ont subi dernièrement des travaux d'envergure qui ont détruit une section de part et d'autre des bâtiments de l'aéroport. Les matériaux nécessaires aux travaux de construction (la roche et le gravier) ont été pris dans le sous-secteur I1-I où on trouve une carrière de roche et une gravière. La construction de la route d'accès à l'aéroport et d'autres activités anthropiques ont aussi eu un impact sur le secteur I1-D qui n'est plus dans son état naturel.

Lors de l'expertise archéologique, 634 999 m² ont été inventoriés par inspection visuelle et par la réalisation de 1 350 puits de sondages. Les 196 395 m² restant, du fait que l'on y retrouvait des perturbations anthropiques récentes, ont fait l'objet uniquement d'une inspection visuelle systématique. Hormis la présence de traces d'occupations anthropiques contemporaines, aucun nouveau site archéologique n'a été identifié. Le

ministère des Transports du Québec peut donc procéder aux travaux prévus sans contraintes du point de vue de l'archéologie.

5.0 Conclusion

Ce rapport présente les résultats des trois inventaires archéologiques réalisés entre le 13 et le 28 septembre 2014 dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Kativik. Ces projets sont situés à proximité des villages nordiques d'Inukjuak, de Kangirsuk et de Tasiujaq. Ces interventions archéologiques s'inscrivent dans le cadre de projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak (154-11-0420), de reconstruction et de réfections des routes d'accès des aéroports de Kangirsuk (154-05-1328) et de Tasiujaq (154-10-0071).

Ces inventaires ont été réalisés par une équipe composée d'un archéologue chargé de projet et de deux techniciens en archéologie. Au cours de ces travaux, un total de 1 114 978 m² a fait l'objet d'une inspection visuelle systématique et 2104 puits de sondage ont été réalisés. Aucun site archéologique n'a été identifié dans les espaces expertisés. Il n'existe donc aucune contrainte archéologique dont le Ministère des Transports devrait tenir compte lors de la réalisation des travaux projetés.

Bibliographie

Allard, M, et coll. a

2007 *Cartographie des conditions de pergélisol dans les communautés du Nunavik en vue de l'adaptation au réchauffement climatique.* Rapport au Fonds d'action pour le changement climatique et à Ouranos, 42 p.

Allard, M, et coll. b

2007 *L'impact du réchauffement climatique sur les aéroports du Nunavik : caractéristiques du pergélisol et caractérisation des processus de dégradation des pistes.* Ouranos , 184 p.

Aménatech inc.

1984 *Étude de potentiel archéologique. Aire d'étude du village d'Inukjuak.* Rapport présenté au ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, 75 p.

Archéotec inc.

1984 *Étude de potentiel archéologique. Aire d'étude du village de Tasiujaq.* Rapport présenté au ministère des Transports du Québec, Service de l'Environnement, Québec, Tome 1, 100 p.

1984b *Étude de potentiel archéologique. Aire d'étude du village de Kangirsuk.* Réfection des infrastructures aéroportuaires. Rapport présenté au ministère des Transports du Québec, Service de l'Environnement, Québec, 43 p.

Badgley, Ian

1978 *Rapport de la mission Tuvaaluk 1978 dans l'Ungava.* UQAM, Laboratoire d'archéologie, rapport inédit, 24 p. (ISAQ 7)

1986a *Relevés archéologiques des lots de construction résidentielle dans sept villages inuits.* Institut culturel Avataq, rapport inédit, 49 p. (ISAQ 1348)

Badgley, I. et Stewart, H.

1987 *Relevé archéologique du site JaEm-3, Kangirsuk, Nouveau-Québec.* Hydro-Québec, Environnement, rapport inédit, 32 p. (ISAQ 1471)

Gendron, D. et Pinard, C.

- 2000** *Early Palaeo-Eskimo Occupations in Nunavik: A Re-Appraisal. Identities and Cultural Contacts in the Arctic*, Copenhagen: Danish Polar Center, p. 129-142. (ISAQ 3791)

Hillaire-Marcel, C.

- 1979** *Les mers postglaciaires du Québec : quelques aspects*, thèse de doctorat d'état présentée à l'université Pierre et Marie Curie, Paris VI.

Institut culturel Avataq

- 1987a** *Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak, Nouveau-Québec*. Réfection des infrastructures aéroportuaires. 2 tomes. Rapport présenté au ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement.
- 1987b** *Fouilles de sauvetage des sites IcGm-2, 3 et 4, Inukjuak, Nouveau-Québec*. Rapport présenté au ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, 69 p.
- 1987c** *Archaeological Salvage Excavation of the IcGm-13 site, Inukjuak, Northern Quebec*. Rapport présenté à la société Makivik., 28 p.
- 1989** *Activités archéologiques 1988 : Nunaingok et Inukjuak*. Rapport présenté au ministère des Affaires culturelles du Québec, 97 p.
- 1992a** *Inventaire archéologique, Inukjuak, Nunavik, 1990*. MAC, rapport inédit, 43 p. (ISAQ 1855)
- 1992b** *Archaeological salvage excavation of the JaEm-3 site, 1991, Kangirsuk, Nunavik*. Institut culturel Avataq, rapport inédit, 14 p. (ISAQ 2002)

Consultations au ministère de la Culture et des Communications

Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), Gouvernement du Québec, Québec. (consulté en septembre 2014)

Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ), Gouvernement du Québec, Québec. (consulté en septembre 2014)

Registre de cartographie du MCC, Gouvernement du Québec, Québec. (consulté en septembre 2014)

Laughlin, W.S. et W.E. Taylor Jr.

- 1960 "A Cape Dorset Culture Site on the West Coast of Ungava Bay" dans "Contributions to Anthropology, 1958", Bulletin no 167, Musée national du Canada, Ottawa, pp. 1-28.

Lee, T.

- 1967 "Some Astonishing Discoveries in Ungava Bay, 1966", *Journal Anthropologique du Canada*, vol. 5, no 3 : 41-48.
- 1968 "Archaeological Discoveries, Payne Bay Region, 1966", *Travaux divers* No. 20, Centre d'Études Nordiques Université Laval, Québec, 163 p.

L'Hérault E., M. Allard, D. Fortier, A-S. Carbonneau, J. Doyon-Robitaille, M-P. Lachance, M-A. Ducharme, K. Larrivée, K. Grandmont et C. Lemieux

- 2013 Production de cartes prédictives des caractéristiques du pergélisol afin de guider le développement de l'environnement bâti pour quatre communautés du Nunavik. Rapport final. Québec, Centre d'études nordiques, Université Laval. 90 p.

Litwinionek, L.

- 1987 *Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Tasiujaq, Nouveau-Québec*. Réfection des infrastructures aéroportuaires. Tome 1 : rapport et annexes, 74 p. (ISAQ 1450)
- 1987a *Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangirsuk, Nouveau-Québec*, réfection des infrastructures aéroportuaires. Institut culturel Avataq, rapport inédit, 114 p. (ISAQ 1449)

Savard, C.

- 2006 *Imagerie Électrique de la sous-fondation pergélisolée des pistes d'atterrissage au Nunavik*. Mémoire de maîtrise, Département de géologie et génie géologique, Faculté des sciences et génie, Université Laval, Québec, 225 p.

Ministère des Transports du Québec

- 1984 *Étude géotechnique des aéroports de l'Ungava, localité de Kangirsuk, Québec*. Rapport no 1680-1-1, ministère des Transports du Québec, 32 p.

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

2014 *Inventaire archéologique, projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak (154-11-0420), de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk (154-05-1328) et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq (154-10-0071)*, Bureau de la coordination de Nord-de-Québec. Direction générale des territoires. Numéro de dossier : 7202-14-AD01. Devis technique, inédit, 70 pages

Payette, S.

2013 *Flore nordique du Québec et du Labrador*, T.01, Presses Université Laval, 555 p.

Stockwell, C.H. et al.

1979 "Géologie du Bouclier canadien", dans *Géologie et ressources minérales Canada*, éd. par R.J.W. Douglas, Commission géologique du Canada, Série de la géologie économique no 1, réimpression, ministère de l'Énergie, des Mines et Ressources, Ottawa; p. 43-150.

Taylor, W.E., Jr.

1958 "Archaeological Work in Ungava, 1957", *Artie Circular*, vol. X, no. 2: 25-27.

Vinet, Frédéric

2008 *Géomorphologie, stratigraphie et évolution du niveau marin holocène d'une vallée soumise à des conditions macrotidales en régression forcée, région de Tasiujaq, Nunavik*. Mémoire Département de géographie, faculté de foresterie et de géomatique Université Laval, Québec, 92 p.

Weetaluktuk, D.

1980 *Description of Dorset Eskimo Site and Artifacts at Inukjuak, Northern Quebec, Central East Hudson Bay*. Rapport soumis au ministère des Affaires culturelles, Québec.

1981 *Field Work Results*. Manuscrit. Société Makivik, Montréal.

Cartographie et documents électroniques

Carte des grands ensembles géologiques du Québec (2012),

<http://www.quebecgeographique.gouv.qc.ca/approfondir/bibliotheque/geoinfo/pdf/carte-quebec-geologique-2013.pdf> (page consultée le 15/12/2014)

Climat.org 2014

<http://fr.climate-data.org/location/720201> (Tasiujaq)
(page consultée le 15/12/2014)

Climat.org 2014a

<http://fr.climate-data.org/location/720200> (Kangirsuk)
(page consultée le 15/12/2014)

Climat.org 2014b

<http://fr.climate-data.org/location/720199> (Inukjuak)
(page consultée le 15/12/2014)

IRDA (2008)

Cartes des régions physiographiques du Québec,

http://www.irda.qc.ca/assets/documents/P%C3%A9dologie/Cartes%20th%C3%A9matiques/Carte_1_r%C3%A9gions%20physiographiques.pdf,
(page consultée le 5/12/2014)

L'Association touristique du Nunavik (2010),

http://www.nunavik-tourism.com/page.aspx?page_id=70,
(Page consultée le 12/12/2014)

MRNFP, (2003-2013) *Zones de végétation et domaines bioclimatiques du Québec,*

<https://www.mffp.gouv.qc.ca/forets/inventaire/inventaire-zones-carte.jsp#toundraArctiqueArb>
(Page consultée le 12/12/2014)

MDDELCC (2014) De la péninsule d'Ungava (J), *cadre écologique du Québec Niveau 1,* ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques,

http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4j.htm
(Page consultée le 15/12/2014)

MDDELCC (2014a) *Carte des régions hydrographiques du Québec,*

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/bassinversant/regionshydro/index.htm>
(Page consultée le 12/12/2014)

Nunavik Village of Kangirsuk (2002), site officiel de Kangirsuk,

http://www.nvkangirsuk.ca/fr/index_fr.htm (page consultée le 12/12/2014)

ANNEXE 1
CATALOGUES PHOTO

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catalogue : PATR14N10 Photographie : F. Marcoux	
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts	Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
	PATR14N10-001	13-10-2014	WA-38-CAR	Environnement du centre-est du secteur, champs de blocs erratiques	SO
	PATR14N10-002	13-10-2014	WA-38-CAR	Environnement de la partie nord-est du secteur, boisé avec champs de blocs	SO
	PATR14N10-003	13-10-2014	WA-38-CAR	Vue générale du centre-nord du secteur vers le haut de la pente	N
	PATR14N10-004	13-10-2014	WA-38-CAR	Stratigraphie type des milieux humides au nord du secteur, sphaignes sur roche en place	SO
	PATR14N10-005	13-10-2014	WA-38-CAR	Vue générale du centre-nord du secteur vers le bas de la pente	NE
	PATR14N10-006	13-10-2014	WA-38-CAR	Vue générale du centre-nord du secteur vers le haut de la pente, aperçu du cran rocheux	NO
	PATR14N10-007	13-10-2014	WA-38-CAR	Vue générale du centre-nord du secteur vers le haut de la pente	NE
	PATR14N10-008	13-10-2014	WA-38-CAR	Vue générale du centre-nord du secteur, sommet du rocher	NO
	PATR14N10-009	13-10-2014	WA-38-CAR	Vue de l'environnement à l'intérieur d'un vallon séparant le rocher en deux.	O
	PATR14N10-010	13-10-2014	WA-38-CAR	Environnement général dans le vallon	NO
	PATR14N10-011	13-10-2014	WA-38-CAR	Perturbations causées par le passage de machineries lourdes sur le dessus du rocher	E
	PATR14N10-012	13-10-2014	WA-38-CAR	Perturbations causées par le passage de machineries lourdes sur le rocher	E
	PATR14N10-013	13-10-2014	WA-38-CAR	Perturbations dues au passage de machineries lourdes le long de la limite sud de l'emprise	SE
	PATR14N10-014	13-10-2014	WA-38-CAR	Perturbations dues au passage de machineries lourdes le long de la limite sud de l'emprise	E
	PATR14N10-015	13-10-2014	WA-38-CAR	Stratigraphie atypique accumulation d'argile au bas de la pente.	SE
	PATR14N10-016	13-10-2014	WA-38-CAR	Stratigraphie a typique accumulation d'argile au bas de la pente.	SE
	PATR14N10-017	13-10-2014	WA38-CAR	Perturbations dues au passage de machineries lourdes, observées le long de la limite sud de l'emprise	E
	PATR14N10-018	13-10-2014	WA38-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise	E
	PATR14N10-019	13-10-2014	WA38-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise	SE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catalogue : PATR14N10 Photographie : F. Marcoux	
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts	Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
	PATR14N10-020	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie nord-ouest de l'emprise, vue du déploiement des techniciens	E
	PATR14N10-021	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie nord-ouest de l'emprise, sondage en cour	S
	PATR14N10-022	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type près de l'emplacement d'un tamiseur concasseur, humus enfoui	SE
	PATR14N10-023	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie nord-ouest de l'emprise, sondage en cour	SE
	PATR14N10-024	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type du dépôt de sable et gravier, podzol bien formé	SE
	PATR14N10-025	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type du dépôt de sable et gravier, podzol bien formé	E
	PATR14N10-026	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type du dépôt de sable et gravier, podzol bien formé	SO
	PATR14N10-027	13-10-2014	WA-38	Progression de l'inventaire vers le nord-est, environnement, cladonie, éricacée et pins gris	E
	PATR14N10-028	13-10-2014	WA-38	Vue de l'environnement et d'un sondage mécanique ayant exposé le sable et gravier	SE
	PATR14N10-029	13-10-2014	WA-38	Vue de l'environnement vers le sud	SO
	PATR14N10-030	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type du dépôt de sable et gravier, podzol bien formé	SE
	PATR14N10-031	13-10-2014	WA-38	Progression de l'inventaire vers l'est, chemin laissé par le passage de machineries lourdes	SE
	PATR14N10-032	13-10-2014	WA-38	Progression de l'inventaire, partie centrale, chemin laissé par la machinerie lourde	SE
	PATR14N10-033	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie rencontrée, partie centrale, sable éluvié sur sable gravier et galets	E
	PATR14N10-034	13-10-2014	WA-38	Vue de l'environnement, partie centrale, de l'emprise, perturbations dues à un sondage mécanique	E
	PATR14N10-035	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie rencontrée, centrale, podzol contenant du sable et gravier	NO
	PATR14N10-036	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie centrale de l'emprise, perturbations dues à un sondage mécanique	SE
	PATR14N10-037	13-10-2014	WA-38	Sondage le long de la limite centre-sud de l'emprise, environnement général	NO
	PATR14N10-038	13-10-2014	WA-38	Sondages le long de la limite centre-sud de l'emprise, environnement général	E
	PATR14N10-039	13-10-2014	WA-38	Limite centre-sud de l'emprise, environnement général, près du talus	E
	PATR14N10-040	13-10-2014	WA-38	Sondages et inspection visuelle le long de la limite centre-sud de l'emprise près du talus	NO
	PATR14N10-041	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type du dépôt de sable et gravier, podzol bien formé	NE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts				
Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux				
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-042	13-10-2014	WA-38	Stratigraphie type du dépôt de sable et gravier, podzol bien formé	NE
PATR14N10-043	13-10-2014	WA-38	Progression de l'inventaire, partie nord-est de l'emprise, sondage laissé la machinerie lourde	E
PATR14N10-044	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie nord-est de l'emprise	NE
PATR14N10-045	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie nord-est de l'emprise	NE
PATR14N10-046	13-10-2014	WA-38	Extrémité sud-est de l'emprise	SE
PATR14N10-047	13-10-2014	WA-38	Extrémité nord-est de l'emprise	NE
PATR14N10-048	13-10-2014	WA-38	Extrémité sud-est de l'emprise	SE
PATR14N10-049	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie sud-est de l'emprise	E
PATR14N10-050	13-10-2014	WA-38	Environnement de la partie est de l'emprise, deuxièmes séries de lignes de sondages	SE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-051	14-10-2014	WA-51	Vue de l'environnement le long de la limite sud de l'emprise, légères perturbations dues à un sondage mécanique et au déboisement	E
PATR14N10-052	2014:10:14	WA-51	Vue de l'environnement le long de la limite nord-ouest de l'emprise, légères perturbations dues à un sondage mécanique et au déboisement	E
PATR14N10-053	2014:10:14	WA-51	Vue de l'environnement à partir du centre ligne de l'emprise, déploiement et sondages en cours	E
PATR14N10-054	2014:10:14	WA-51	Vue de l'environnement le long de la limite sud de l'emprise, légères perturbations dues à un sondage mécanique et au déboisement	E
PATR14N10-055	2014:10:14	WA-51	Vue de l'environnement le long de la limite sud de l'emprise, légères perturbations dues à un sondage mécanique et au déboisement	SE
PATR14N10-056	2014:10:14	WA-51	Vue de l'environnement le long de la limite nord-ouest de l'emprise, légères perturbations dues à un sondage mécanique et au déboisement	E
PATR14N10-057	2014:10:14	WA-51	Stratigraphie type de la partie ouest de l'emprise dépôt de sable et gravier, podzol bien formé sur un « B » limoneux avec galet	E
PATR14N10-058	2014:10:14	WA-51	Vue de l'emprise à partir du centre ligne, blocs de 20 à 50 cm visibles en surface	E
PATR14N10-059	2014:10:14	WA-51	Sondage en cours, sphaignes sur blocs et galets	SE
PATR14N10-060	2014:10:14	WA-51	Stratigraphie des dépôts de blocs et galets	NE
PATR14N10-061	2014:10:14	WA-51	Poursuite de la progression vers l'est, le long de la limite sud de l'emprise	SE
PATR14N10-062	2014:10:14	WA-51	Progression vers l'est, le long de la limite sud de l'emprise, près du bord du talus du dépôt principal	E
PATR14N10-063	2014:10:14	WA-51	Stratigraphie des dépôts de blocs et galets	E
PATR14N10-064	2014:10:14	WA-51	Sondage le long de la limite centre-sud de l'emprise	E
PATR14N10-065	2014:10:14	WA-51	Stratigraphie type de la partie centre-sud de l'emprise dépôt de sable et gravier meuble, podzol bien formé.	E
PATR14N10-066	2014:10:14	WA-51	Vue rapprochée de la stratigraphie type de la partie centre-sud de l'emprise, dépôt de sable et gravier meuble, podzol bien formé.	E

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-067	2014:10:14	WA-51	Stratigraphie type de la partie sud de l'emprise dépôt de sable et gravier.	E
PATR14N10-068	2014:10:14	WA-51	Sondage le long de la limite sud de l'emprise, à la base du talus du dépôt principale	E
PATR14N10-069	2014:10:14	WA-51	Vue générale du centre ligne dans la partie est non boisée de l'emprise, vue en direction est	E
PATR14N10-070	2014:10:14	WA-51	Vue générale du centre ligne dans la partie est non boisée de l'emprise, direction ouest	NE
PATR14N10-071	2014:10:14	WA-51	Vue générale du centre ligne dans la partie est non boisée de l'emprise, direction est	E
PATR14N10-072	2014:10:14	WA-51	Vue générale du centre ligne dans la partie est non boisée de l'emprise, direction est	E
PATR14N10-073	2014:10:14	WA-51	Vue générale du centre ligne dans la partie est non boisée de l'emprise, direction est	E
PATR14N10-074	2014:10:14	WA-51	Vue générale du centre ligne dans la partie est, boisée de l'emprise, vue en direction est	E
PATR14N10-075	2014:10:14	WA-51	Vue de perturbations dues à des sondages mécaniques	E
PATR14N10-076	2014:10:14	WA-51	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise dépôt de sable et gravier.	E
PATR14N10-077	2014:10:14	WA-51	Vue de l'environnement de la partie est de l'emprise, surface plane, épinettes, éricacées et cladonies	E

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-078	2014:10:14	CA-88	Stratigraphie type de la partie sud-ouest de l'emprise, humus sur roche en place	E
PATR14N10-079	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SE
PATR14N10-080	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-ouest de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	E
PATR14N10-081	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud de l'emprise, bordure de la partie boisée	SE
PATR14N10-082	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud de l'emprise, pente abrupte dans la forêt	SE
PATR14N10-083	2014:10:14	CA-88	Sommet du rocher qui a été dégagé de sa végétation, aucun sédiment	NE
PATR14N10-084	2014:10:14	CA-88	Sommet du rocher qui a été dégagé de sa végétation, aucun sédiment	NE
PATR14N10-085	2014:10:14	CA-88	Sommet du rocher qui a été dégagé de sa végétation, aucun sédiment	N
PATR14N10-086	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SE
PATR14N10-087	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SO
PATR14N10-088	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SE
PATR14N10-089	2014:10:14	CA-88	Sommet du rocher dépourvu de végétation, aucun sédiment	E
PATR14N10-090	2014:10:14	CA-88	Panorama à partir du sommet dont la végétation a été enlevé, près du bord de la carrière	NE
PATR14N10-091	2014:10:14	CA-88	Panorama à partir du sommet dont la végétation a été enlevé, près du bord de la carrière	NE
PATR14N10-092	2014:10:14	CA-88	Panorama à partir du sommet dont la végétation a été enlevé, près du bord de la carrière	O
PATR14N10-093	2014:10:14	CA-88	Panorama à partir du sommet dont la végétation a été enlevé, près du bord de la carrière	NO
PATR14N10-094	2014:10:14	CA-88	Panorama à partir du sommet dont la végétation a été enlevé, près du bord de la carrière	NO
PATR14N10-095	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-096	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, bourrelet de mousse poussé par machinerie	E
PATR14N10-097	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, bourrelet de mousse poussé par machinerie	NE
PATR14N10-098	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SE
PATR14N10-099	2014:10:14	CA-88	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SO
PATR14N10-100	2014:10:14	CA-88	À partir du chemin d'accès sur le bord de la terrasse côté ouest de l'emprise, vue de la carrière	NE
PATR14N10-101	2014:10:14	CA-88	À partir du chemin d'accès sur le bord de la terrasse côté ouest de l'emprise, vue de la carrière	NE
PATR14N10-102	2014:10:14	CA-88	À partir du chemin d'accès sur le bord de la terrasse côté ouest de l'emprise, vue de la carrière	E
PATR14N10-103	2014:10:14	CA-88	Vue de la carrière en exploitation à partir du bas de la terrasse, centre de l'emprise	NE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-104	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centrale de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies, chemin d'accès de la machinerie	NO
PATR14N10-105	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centrale de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	NE
PATR14N10-106	15-10-2014	WA-73	Stratigraphie type des milieux humides au nord du secteur, sphaignes sur roche en place	NO
PATR14N10-107	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centrale de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	SO
PATR14N10-108	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centre-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies,	E
PATR14N10-109	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centre-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies, perturbations	O
PATR14N10-110	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centre-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies, perturbations	SO
PATR14N10-111	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centre-est de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies, perturbations	SE
PATR14N10-112	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centrale de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	N
PATR14N10-113	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie centrale de l'emprise, végétation dense, épinettes, éricacées et cladonies	NE
PATR14N10-114	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord de l'emprise, cladonie sur roche en place	N
PATR14N10-115	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord de l'emprise, pente ascendante en paliers	E
PATR14N10-116	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord de l'emprise, pente ascendante en paliers	S
PATR14N10-117	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord de l'emprise, végétation dans les milieux humides entre les paliers	E

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catologue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts				
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-118	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord de l'emprise, végétation dans les milieux humides entre les paliers	SE
PATR14N10-119	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord-ouest de l'emprise, pente ascendante en paliers	S
PATR14N10-120	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord-ouest de l'emprise, sommet du rocher, cladonie sur roche en place	NE
PATR14N10-121	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord-ouest de l'emprise, sommet du rocher, cladonie sur roche en place	E
PATR14N10-122	15-10-2014	WA-73	Sondage type sur les rochers au nord de l'emprise, sphaignes sur roche en place	NE
PATR14N10-123	15-10-2014	WA-73	Stratigraphie type sur les rochers au nord de l'emprise, sphaignes sur roche en place	E
PATR14N10-124	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord de l'emprise, végétation dans les milieux humides entre les paliers	O
PATR14N10-125	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord-est de l'emprise, perturbations et milieux humides	O
PATR14N10-126	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord-est de l'emprise, perturbations et milieux humides	NO
PATR14N10-127	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie nord-est de l'emprise, perturbations et milieux humides	SE
PATR14N10-128	15-10-2014	WA-73	Vue de l'environnement de la partie sud-est de l'emprise, perturbations et milieux humides	N

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-129	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	NO
PATR14N10-130	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	NO
PATR14N10-131	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	NO
PATR14N10-132	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	N
PATR14N10-133	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	NO
PATR14N10-134	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	N
PATR14N10-135	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	SO
PATR14N10-136	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	N
PATR14N10-137	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type sur les rochers, partie sud-est de l'emprise, Sondage No 1	E
PATR14N10-138	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type sur les rochers, partie sud-est de l'emprise, Sondage No 1	E
PATR14N10-139	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type sur les rochers, partie sud-est de l'emprise, Sondage No 1	O
PATR14N10-140	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type sur les rochers, partie sud-est de l'emprise, Sondage No 1	SO
PATR14N10-141	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, champs de bloc, till délavé de particules fines	NE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-142	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-est de l'emprise, ascension du rocher en palier	N
PATR14N10-143	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type dans les cavités des rochers, partie centre-est de l'emprise, sondage no 2	NO
PATR14N10-144	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type dans les cavités des rochers, partie centre-est de l'emprise, sondage no 2	SE
PATR14N10-145	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie type sur les rochers, partie centre-est de l'emprise, sondage no 3	SE
PATR14N10-146	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Sommet du rocher partie centrale de l'emprise, rupture de pente, cladonies sur roche en place	O
PATR14N10-147	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Sommet du rocher partie centrale de l'emprise, rupture de pente, cladonies sur roche en place	O
PATR14N10-148	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Sommet du rocher partie centrale de l'emprise, rupture de pente, cladonies sur roche en place	NO
PATR14N10-149	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Sommet du rocher partie centrale de l'emprise, rupture de pente, cladonies sur roche en place	NO
PATR14N10-150	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Sommet du rocher partie centrale de l'emprise, rupture de pente, cladonies sur roche en place	SO
PATR14N10-151	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-ouest de l'emprise, rocher en paliers descendant	N
PATR14N10-152	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie sud-ouest de l'emprise, rocher en paliers descendant	NO
PATR14N10-153	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie centrale de l'emprise, chemin laissé par machinerie lourde	NE
PATR14N10-154	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie centrale de l'emprise, forêt de pins gris	SE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts		Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux		
Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-155	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie centrale de l'emprise, chemin laissé par machinerie lourde	NE
PATR14N10-156	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie sud-ouest de l'emprise, rocher en paliers rupture de pente	N
PATR14N10-157	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie centrale de l'emprise, forêt de pins gris	NE
PATR14N10-158	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie centrale de l'emprise, forêt de pins gris, cladonie sur roche en place	NE
PATR14N10-159	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie centrale de l'emprise, milieu humide dans cuvette sur le rocher	SO
PATR14N10-160	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Environnement de la partie centrale de l'emprise, affleurement de la roche en place	E
PATR14N10-161	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie centre-ouest de l'emprise, rocher en paliers descendant	SO
PATR14N10-162	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie nord-ouest de l'emprise,	NO
PATR14N10-163	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie de la partie nord-ouest de l'emprise, sondage no 3	SE
PATR14N10-164	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Stratigraphie de la partie nord-ouest de l'emprise,	SE
PATR14N10-165	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie nord de l'emprise, chemin laissé par machinerie lourde	SE
PATR14N10-166	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie nord de l'emprise, chemin laissé par machinerie lourde	SE
PATR14N10-167	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement perturbée	S

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts	Date	Secteur	Description	Direction
PATR14N10-168	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale du talus de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	SE
PATR14N10-169	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Vue générale du talus de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	SE
PATR14N10-170	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	SO
PATR14N10-171	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	SO
PATR14N10-172	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	SO
PATR14N10-173	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	SE
PATR14N10-174	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	NE
PATR14N10-175	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	NE
PATR14N10-176	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	N
PATR14N10-177	15-10-2014	WA-37-2-CAR	Panorama de la partie nord-est de l'emprise, partie complètement nivelée	S

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux	
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts	Cliché	Date	Secteur	Description	Direction
	PATR14N10-178	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Environnement général partie sud-est de l'emprise, végétation composée de pins gris	N
	PATR14N10-179	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, milieux humides	SE
	PATR14N10-180	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, milieux humides	NE
	PATR14N10-181	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Environnement général partie sud-est de l'emprise, rocher ascendant en palier	NE
	PATR14N10-182	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue générale de la partie sud-est de l'emprise	N
	PATR14N10-183	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, podzol bien formé	NO
	PATR14N10-184	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, podzol bien formé	NO
	PATR14N10-185	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue d'affleurements rocheux ascendants en palier, partie sud-est de l'emprise	NE
	PATR14N10-186	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue générale de la partie sud-est de l'emprise à partir du rocher	NE
	PATR14N10-187	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue générale de la partie sud-est de l'emprise à partir du rocher	E
	PATR14N10-188	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue générale de la partie sud-est de l'emprise à partir du rocher	N
	PATR14N10-189	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, milieux humides dans les cuvettes sur le rocher	NE
	PATR14N10-190	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, milieux humides dans les cuvettes sur le rocher	SE
	PATR14N10-191	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie sud-est de l'emprise, milieux humides dans les cuvettes sur le	N

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts	Date	Secteur	Description	Direction
		CAR	rocher	
PATR14N10-192	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue générale, poursuite vers le nord le long au centre de l'emprise	NE
PATR14N10-193	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue générale, partie centrale de l'emprise, nouveau palier rocheux ascendant	SE
PATR14N10-194	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie centrale de l'emprise, sur le rocher	E
PATR14N10-195	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue d'un rocher longitudinal orienté nord-ouest sud-est qui affleure à intervalle régulier et en palier	NE
PATR14N10-196	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue d'un rocher longitudinal orienté nord-ouest sud-est qui affleure à intervalle régulier et en palier	N
PATR14N10-197	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie centrale de l'emprise, sur le rocher	S
PATR14N10-198	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Stratigraphie type de la partie centrale de l'emprise, sur le rocher	SE
PATR14N10-199	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue d'un rocher longitudinal orienté nord-ouest sud-est qui affleure à intervalle régulier et en palier	NO
PATR14N10-200	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue d'un rocher longitudinal orienté nord-ouest sud-est, perturbation par le passage de machinerie	SE
PATR14N10-201	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue d'un rocher longitudinal orienté nord-ouest sud-est qui affleure à intervalle régulier et en palier	NO
PATR14N10-202	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Forage sur le rocher, perturbation par le passage de machinerie	O
PATR14N10-203	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue de l'environnement, partie centre-ouest, partie la plus élevée de l'emprise	SO
PATR14N10-204	16-10-2014	WA-67-2-CAR	Vue de l'environnement, partie centre-ouest, en direction de la partie sud-ouest de l'emprise	SO

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PROJET DE RÉFÉCTION DE LA ROUTE DE WASKAGANISH ET DE L'EXPLOITATION DES BANCS D'EMPRUNTS (Projet no 154-10-0304)				Catalogue : PATR14N10 Photographe : F. Marcoux
Dossier : 7203-14-ADO2 Patrimoine Experts	Date	secteur	Description	Direction
PATR14N10-205	16-10-2014	WA-66	Vue de l'environnement, partie nord-est de l'emprise, perturbation du a des tests géologique	SO
PATR14N10-206	16-10-2014	WA-66	Vue du till exposé par la machinerie partie nord-est de l'emprise	SE
PATR14N10-207	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie nord-est de l'emprise, podzol, sable, graviers et galets	SE
PATR14N10-208	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie nord-est de l'emprise, podzol, sable, graviers et galets	SO
PATR14N10-209	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie nord-est de l'emprise, podzol, sable, graviers et galets	NE
PATR14N10-210	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie nord-est de l'emprise, podzol, sable, graviers et galets	NE
PATR14N10-211	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie nord-est de l'emprise, podzol, sable, graviers et galets	SE
PATR14N10-212	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie nord-est de l'emprise, podzol, sable, graviers et galets	SE
PATR14N10-213	16-10-2014	WA-66	Vue d'un glaciais, partie centre-nord le long de la ligne de l'emprise	NO
PATR14N10-214	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie centre nord de l'emprise, podzol, sable, graviers	NO
PATR14N10-215	16-10-2014	WA-66	Vue de la partie centrale de l'emprise, terrasse bombée, perturbation au loin par machinerie	NO
PATR14N10-216	16-10-2014	WA-66	Till décapé par la machinerie lourde, partie centrale de l'emprise	O
PATR14N10-217	16-10-2014	WA-66	Vue de la partie centrale de l'emprise, terrasse bombée, perturbation au loin par machinerie	O
PATR14N10-218	16-10-2014	WA-66	Vue de la partie centrale de l'emprise, terrasse bombée, perturbation au loin par machinerie	SO
PATR14N10-219	16-10-2014	WA-66	Vue de la partie centrale de l'emprise, terrasse bombée, perturbation au loin par machinerie	SO
PATR14N10-220	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie sud-ouest de l'emprise, podzol, sable,	E
PATR14N10-221	16-10-2014	WA-66	Vue du bord de la terrasse qui donne sur une tourbière, partie centre sud de l'emprise	SE
PATR14N10-222	16-10-2014	WA-66	Stratigraphie type de la partie centre-sud de l'emprise, podzol, sable, podzol Ae épais	SE

ANNEXE 2

PLANCHES CONTACTS



PATR14N09-295



PATR14N09-296



PATR14N09-297



PATR14N09-298



PATR14N09-299



PATR14N09-300



PATR14N09-301



PATR14N09-302



PATR14N09-303



PATR14N09-304



PATR14N09-305



PATR14N09-306



PATR14N09-307



PATR14N09-308



PATR14N09-309



PATR14N09-310



PATR14N09-311



PATR14N09-312



PATR14N09-313



PATR14N09-314



PATR14N09-315



PATR14N09-316



PATR14N09-317



PATR14N09-318



PATR14N09-319



PATR14N09-320



PATR14N09-321



PATR14N09-322



PATR14N09-323



PATR14N09-324



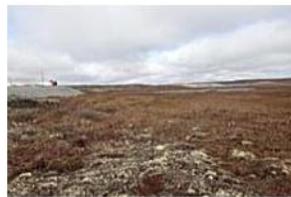
PATR14N09-325



PATR14N09-326



PATR14N09-327



PATR14N09-328



PATR14N09-329



PATR14N09-330



PATR14N09-331



PATR14N09-332



PATR14N09-333



PATR14N09-334



PATR14N09-335



PATR14N09-336



PATR14N09-337



PATR14N09-338



PATR14N09-339



PATR14N09-340



PATR14N09-341



PATR14N09-342



PATR14N09-343



PATR14N09-344



PATR14N09-345



PATR14N09-346



PATR14N09-347



PATR14N09-348



PATR14N09-349



PATR14N09-350



PATR14N09-351



PATR14N09-352



PATR14N09-353



PATR14N09-354



PATR14N09-355



PATR14N09-356



PATR14N09-357



PATR14N09-358



PATR14N09-359



PATR14N09-360



PATR14N09-361



PATR14N09-362



PATR14N09-363



PATR14N09-364



PATR14N09-365



PATR14N09-366



PATR14N09-367



PATR14N09-368



PATR14N09-369



PATR14N09-370



PATR14N09-371



PATR14N09-372



PATR14N09-373



PATR14N09-374



PATR14N09-375



PATR14N09-376



PATR14N09-377



PATR14N09-378



PATR14N09-379



PATR14N09-380



PATR14N09-381



PATR14N09-382



PATR14N09-383



PATR14N09-384



PATR14N09-385



PATR14N09-386



PATR14N09-387



PATR14N09-388



PATR14N09-389



PATR14N09-390



PATR14N09-391



PATR14N09-392



PATR14N09-393



PATR14N09-394



PATR14N09-395



PATR14N09-396



PATR14N09-397



PATR14N09-398



PATR14N09-399



PATR14N09-400



PATR14N09-401



PATR14N09-402



PATR14N09-403



PATR14N09-404



PATR14N09-405



PATR14N09-406



PATR14N09-407



PATR14N09-408



PATR14N09-409



PATR14N09-410



PATR14N09-411



PATR14N09-412



PATR14N09-413



PATR14N09-414



PATR14N09-415



PATR14N09-416



PATR14N09-417



PATR14N09-418



PATR14N09-419



PATR14N09-420



PATR14N09-421



PATR14N09-422



PATR14N09-423



PATR14N09-424



PATR14N09-425



PATR14N09-426



PATR14N09-427



PATR14N09-428



PATR14N09-429



PATR14N09-430



PATR14N09-431



PATR14N09-432



PATR14N09-433



PATR14N09-434



PATR14N09-435



PATR14N09-436



PATR14N09-437



PATR14N09-438



PATR14N09-439



PATR14N09-440



PATR14N09-441



PATR14N09-442



PATR14N09-443



PATR14N09-444



PATR14N09-445



PATR14N09-446



PATR14N09-447



PATR14N09-448



PATR14N09-449



PATR14N09-450



PATR14N09-451



PATR14N09-452



PATR14N09-453



PATR14N09-454



PATR14N09-455



PATR14N09-456



PATR14N09-457



PATR14N09-458



PATR14N09-459



PATR14N09-460



PATR14N09-461



PATR14N09-462



PATR14N09-463



PATR14N09-464



PATR14N09-465



PATR14N09-466



PATR14N09-467



PATR14N09-468



PATR14N09-469



PATR14N09-470



PATR14N09-471



PATR14N09-472



PATR14N09-473



PATR14N09-474



PATR14N09-475



PATR14N09-476



PATR14N09-477



PATR14N09-478



PATR14N09-479



PATR14N09-480



PATR14N09-481



PATR14N09-482



PATR14N09-483



PATR14N09-484



PATR14N09-485



PATR14N09-486



PATR14N09-487



PATR14N09-488



PATR14N09-489



PATR14N09-490



PATR14N09-491



PATR14N09-492



PATR14N09-493



PATR14N09-494



PATR14N09-495



PATR14N09-496



PATR14N09-497



PATR14N09-498



PATR14N09-499



PATR14N09-500



PATR14N09-501



PATR14N09-502



PATR14N09-277



PATR14N09-278



PATR14N09-279



PATR14N09-280



PATR14N09-281



PATR14N09-282



PATR14N09-283



PATR14N09-284



PATR14N09-285



PATR14N09-286



PATR14N09-287



PATR14N09-288



PATR14N09-289



PATR14N09-290



PATR14N09-291



PATR14N09-292



PATR14N09-293



PATR14N09-294



PATR14N09-276



PATR14N09-169



PATR14N09-170



PATR14N09-171



PATR14N09-172



PATR14N09-173



PATR14N09-174



PATR14N09-175



PATR14N09-176



PATR14N09-177



PATR14N09-178



PATR14N09-179



PATR14N09-180



PATR14N09-181



PATR14N09-182



PATR14N09-183



PATR14N09-184



PATR14N09-185



PATR14N09-186



PATR14N09-187



PATR14N09-188



PATR14N09-189



PATR14N09-190



PATR14N09-191



PATR14N09-192



PATR14N09-193



PATR14N09-194



PATR14N09-195



PATR14N09-196



PATR14N09-197



PATR14N09-198



PATR14N09-199



PATR14N09-200



PATR14N09-201



PATR14N09-202



PATR14N09-203



PATR14N09-204



PATR14N09-205



PATR14N09-206



PATR14N09-207



PATR14N09-208



PATR14N09-209



PATR14N09-210



PATR14N09-211



PATR14N09-212



PATR14N09-213



PATR14N09-214



PATR14N09-215



PATR14N09-216



PATR14N09-217



PATR14N09-218



PATR14N09-219



PATR14N09-220



PATR14N09-221



PATR14N09-222



PATR14N09-223



PATR14N09-224



PATR14N09-225



PATR14N09-226



PATR14N09-227



PATR14N09-228



PATR14N09-229



PATR14N09-230



PATR14N09-231



PATR14N09-232



PATR14N09-233



PATR14N09-234



PATR14N09-235



PATR14N09-236



PATR14N09-237



PATR14N09-238



PATR14N09-239



PATR14N09-240



PATR14N09-241



PATR14N09-242



PATR14N09-243



PATR14N09-244



PATR14N09-245



PATR14N09-246



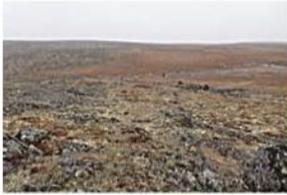
PATR14N09-247



PATR14N09-248



PATR14N09-249



PATR14N09-250



PATR14N09-251



PATR14N09-252



PATR14N09-253



PATR14N09-254



PATR14N09-255



PATR14N09-256



PATR14N09-257



PATR14N09-258



PATR14N09-259



PATR14N09-260



PATR14N09-261



PATR14N09-262



PATR14N09-263



PATR14N09-264



PATR14N09-265



PATR14N09-266



PATR14N09-267



PATR14N09-268



PATR14N09-269



PATR14N09-270



PATR14N09-271



PATR14N09-272



PATR14N09-273



PATR14N09-274



PATR14N09-275



PATR14N09-168



PATR14N09-001



PATR14N09-002



PATR14N09-003



PATR14N09-004



PATR14N09-005



PATR14N09-006



PATR14N09-006b



PATR14N09-007



PATR14N09-008



PATR14N09-009



PATR14N09-010



PATR14N09-011



PATR14N09-012



PATR14N09-013



PATR14N09-014



PATR14N09-015



PATR14N09-016



PATR14N09-017



PATR14N09-018



PATR14N09-019



PATR14N09-020



PATR14N09-021



PATR14N09-022



PATR14N09-023



PATR14N09-024



PATR14N09-025



PATR14N09-026



PATR14N09-027



PATR14N09-028



PATR14N09-029



PATR14N09-030



PATR14N09-031



PATR14N09-032



PATR14N09-033



PATR14N09-034



PATR14N09-035



PATR14N09-036



PATR14N09-037



PATR14N09-038



PATR14N09-039



PATR14N09-040



PATR14N09-041



PATR14N09-042



PATR14N09-043



PATR14N09-044



PATR14N09-045



PATR14N09-046



PATR14N09-047



PATR14N09-048



PATR14N09-049



PATR14N09-050



PATR14N09-051



PATR14N09-052



PATR14N09-053



PATR14N09-054



PATR14N09-055



PATR14N09-056



PATR14N09-057



PATR14N09-058



PATR14N09-059



PATR14N09-060



PATR14N09-061



PATR14N09-062



PATR14N09-063



PATR14N09-064



PATR14N09-065



PATR14N09-066



PATR14N09-067



PATR14N09-068



PATR14N09-069



PATR14N09-070



PATR14N09-071



PATR14N09-072



PATR14N09-073



PATR14N09-074



PATR14N09-075



PATR14N09-076



PATR14N09-077



PATR14N09-078



PATR14N09-079



PATR14N09-080



PATR14N09-081



PATR14N09-082



PATR14N09-083



PATR14N09-084



PATR14N09-085



PATR14N09-086



PATR14N09-087



PATR14N09-088



PATR14N09-089



PATR14N09-090



PATR14N09-091



PATR14N09-092



PATR14N09-093



PATR14N09-094



PATR14N09-095



PATR14N09-096



PATR14N09-097



PATR14N09-098



PATR14N09-099



PATR14N09-100



PATR14N09-101



PATR14N09-102



PATR14N09-103



PATR14N09-104



PATR14N09-105



PATR14N09-106



PATR14N09-107



PATR14N09-108



PATR14N09-109



PATR14N09-110



PATR14N09-111



PATR14N09-112



PATR14N09-113



PATR14N09-114



PATR14N09-115



PATR14N09-116



PATR14N09-117



PATR14N09-118



PATR14N09-119



PATR14N09-120



PATR14N09-121



PATR14N09-122



PATR14N09-123



PATR14N09-124



PATR14N09-125



PATR14N09-126



PATR14N09-127



PATR14N09-128



PATR14N09-129



PATR14N09-130



PATR14N09-131



PATR14N09-132



PATR14N09-133



PATR14N09-134



PATR14N09-135



PATR14N09-136



PATR14N09-137



PATR14N09-138



PATR14N09-139



PATR14N09-140



PATR14N09-141



PATR14N09-142



PATR14N09-143



PATR14N09-144



PATR14N09-145



PATR14N09-146



PATR14N09-147



PATR14N09-148



PATR14N09-149



PATR14N09-150



PATR14N09-151



PATR14N09-152



PATR14N09-153



PATR14N09-154



PATR14N09-155



PATR14N09-156



PATR14N09-157



PATR14N09-158



PATR14N09-159



PATR14N09-160



PATR14N09-161



PATR14N09-162



PATR14N09-163



PATR14N09-164



PATR14N09-165



PATR14N09-166



PATR14N09-167

ANNEXE 3

TABLEAU DES COORDONNÉES GPS DES PUIITS DE RÉFÉRENCES

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Patrimoine Experts						
ROUTE D'ACCÈS DE L'AÉROPORT DE TASIUJAQ (154-10-0071) Coordonnées GPS des puits de sondage avec stratigraphies						
Relevé par : F. Marcoux						
Nom	Latitude	Longitude	Projet : Village	Secteur et sous-secteur	Description	
PATR14N09-009	58.745950	-69.944993	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-A	Stratigraphie type du sous-secteur C1-A, fragments de schiste	
PATR14N09-010	58.745943	-69.944848	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-A	Stratigraphie type du sous-secteur C1-A, sondage No 1	
PATR14N09-011	58.745943	-69.944817	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-A	Stratigraphie type du sous-secteur C1-A, fragments de schiste	
PATR14N09-012	58.745972	-69.944807	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-A	Stratigraphie type du sous-secteur C1-A, fragments de schiste	
PATR14N09-053	58.744210	-69.944743	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-A	stratigraphie où on a trouvé du chert ou du quartzite en surface, sondage No 2	
PATR14N09-079	58.747275	-69.946145	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-E	Stratigraphie type de l'extrémité nord du sous-secteur C1-E	
PATR14N09-080	58.747250	-69.946262	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-E	Stratigraphie type de l'extrémité nord du sous-secteur C1-E	
PATR14N09-081	58.747250	-69.946262	154-10-0071 : Tasiujaq	C1-E	Stratigraphie type de l'extrémité nord du sous-secteur C1-E, sondage No 3	
PATR14N09-098	58.669932	-69.968733	154-10-0071 : Tasiujaq	D4A	Stratigraphie type de l'extrémité nord du sous-secteur D4A, sondage No 1	
PATR14N09-099	58.669900	-69.968715	154-10-0071 : Tasiujaq	D4A	Stratigraphie type de l'extrémité nord du sous-secteur D4A	
PATR14N09-100	58.670515	-69.968730	154-10-0071 : Tasiujaq	D4A	Stratigraphie au centre du sous-secteur D4A, sondage No 2	
PATR14N09-129	58.685835	-69.981627	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-A	Stratigraphie type de l'extrémité nord du sous-secteur C3E-A	
PATR14N09-130	58.685833	-69.981389	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-A	Stratigraphie type dans les anfractuosités et les bassins du sous-secteur C3E-A	
PATR14N09-131	58.684675	-69.982930	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-A	Stratigraphie type dans les anfractuosités et les bassins du sous-secteur C3E-A	
PATR14N09-152	58.684859	69.978092	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-B	Stratigraphie type de l'extrémité ouest du sous-secteur C3E-B	

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)
Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

PATR14N09-158	58.684860	-69.978093	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-B	Stratigraphie type au centre du sous-secteur C3E-B, en milieux humides
PATR14N09-159	58.684978	-69.976730	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-B	Stratigraphie type partie centrale du sous-secteur C3E-B, cryoturbation
PATR14N09-160	58.685000	-69.976389	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-B	Stratigraphie type partie centrale du sous-secteur C3E-B, cryoturbation
PATR14N09-161	58.684883	-69.976405	154-10-0071 : Tasiujaq	C3E-B	Stratigraphie type partie centrale du sous-secteur C3E-B, cryoturbation

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Patrimoine Experts							ROUTE D'ACCÈS DE L'AÉROPORT DE KANGIRSUK 154-05-1328 Coordonnées GPS des puits de sondage avec stratigraphies		Relevé par : F. Marcoux
Nom	Latitude	Longitude	Projet : Village	Secteur et sous- secteur	Description				
PATR14N09-169	60.02369	-70.15725	154-05-1328 : Kangirsuk	K1	Stratigraphie type du sous-secteur K1, sondage N°1				
PATR14N09-170	60.02369	-70.15725	154-05-1328 : Kangirsuk	K1	Stratigraphie type du sous-secteur K1, sondage No 1				
PATR14N09-179	60.022423	-70.013558	154-05-1328 : Kangirsuk	K1	Stratigraphie type du sous-secteur K1, sondage S#2, paroi nord				
PATR14N09-191	60.021637	-70.013770	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-A	Stratigraphie type du sous-secteur K2-A, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-192	60.021682	-70.013830	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-A	Stratigraphie type du sous-secteur K2-A, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-206	60.021944	-70.013056	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-B	Stratigraphie type du sous-secteur K2-B, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-210	60.021944	-70.013056	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-B	Stratigraphie type du sous-secteur K2-B, sondage No 2, paroi nord				
PATR14N09-215	60.023252	-70.009910	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-B	Stratigraphie type du sous-secteur K2-B, sondage No 3, paroi nord				
PATR14N09-232	60.024722	-70.006667	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-D	Stratigraphie type du sous-secteur K2-D, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-245	60.024167	-70.003889	154-05-1328 : Kangirsuk	K2-E	Stratigraphie type du sous-secteur K2-E, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-255	60.021637	-70.004270	154-05-1328 : Kangirsuk	K3-A	Stratigraphie type du sous-secteur K3-A, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-256	60.021637	-70.004270	154-05-1328 : Kangirsuk	K3-A	Stratigraphie type du sous-secteur K3-A, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-260	60.024111	-70.002244	154-05-1328 : Kangirsuk	K3-B	Stratigraphie type du sous-secteur K3-B, sondage No 1, paroi nord				
PATR14N09-275	60.024111	-70.024164	154-05-1328 : Kangirsuk	K4	Sous-secteur K4, stratigraphie du puits de sondage K4-1, paroi nord,				
PATR14N09-276	60.021200	-70.0028329	154-05-1328 : Kangirsuk	K4	Sous-secteur K4, stratigraphie du puits de sondage K4-2, paroi nord,				

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Patrimoine Experts TABLIER DE L'AÉROPORT D'INUKJUAK (154-11-0420) Coordonnées GPS des puits de sondage avec stratigraphies Relevé par: F. Marcoux						
Nom	Latitude	Longitude	Projet : Village	Secteur et sous- secteur	Description	
PATR14N09-282	58.464800	-78.075902	154-11-0420 : Inukjuak	I—I	Stratigraphie type du sous-secteur I1-i, sondage No 1, paroi nord	
PATR14N09-299	58.466202	-78.076970	154-11-0420 : Inukjuak	I—I	Stratigraphie type du sous-secteur I1-i, sondage No 2, paroi nord	
PATR14N09-307	58.467105	-78.077940	154-11-0420 : Inukjuak	I—I	Stratigraphie type du sous-secteur I1-i, sondage No 3, paroi nord	
PATR14N09-316	58.467105	-78.077940	154-11-0420 : Inukjuak	I—I	Stratigraphie type du sous-secteur I1-i, sondage No 3, paroi nord	
PATR14N09-317	58.485613	-78.077845	154-11-0420 : Inukjuak	I—I	Stratigraphie particulière du sous-secteur I1-i, sondage No 4, paroi S	
PATR14N09-342	58.469444	-78.075833	154-11-0420 : Inukjuak	I—J	Stratigraphie type du sous-secteur I1-j, sondage No 1, paroi E	
PATR14N09-349	58.471070	-78.073297	154-11-0420 : Inukjuak	I—J	Stratigraphie type du sous-secteur I1-j, sondage No 2, paroi O	
PATR14N09-350	58.471085	-78.073353	154-11-0420 : Inukjuak	I—J	Stratigraphie type du sous-secteur I1-j, sondage No 2, paroi O	
PATR14N09-358	58.469167	-78.072500	154-11-0420 : Inukjuak	I—J	Stratigraphie type du sous-secteur I1-j, sondage No 3, paroi S	
PATR14N09-369	58.469722	-78.077222	154-11-0420 : Inukjuak	I—H	Stratigraphie type du sous-secteur I1-H, sondage No 1, paroi sud	
PATR14N09-370	58.470365	-78.072613	154-11-0420 : Inukjuak	I—H	Stratigraphie type du sous-secteur I1-H, sondage No 1, paroi sud	
PATR14N09-377	58.472778	-78.070278	154-11-0420 : Inukjuak	I—H	Stratigraphie type du sous-secteur I1-H, sondage No 2, paroi sud	
PATR14N09-381	58.474444	-78.068611	154-11-0420 : Inukjuak	I—H	Stratigraphie type du sous-secteur I1-H, sondage No 3, paroi sud	
PATR14N09-390	58.475556	-78.065833	154-11-0420 : Inukjuak	I—G	Stratigraphie type du sous-secteur I1-G, sondage No 1, paroi sud	

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (AUTOMNE 2014)

Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak, de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiujaq

Patrimoine Experts							Relevé par: F. Marcoux
TABLIER DE L'AÉROPORT D'INUKJUAK (154-11-0420) Coordonnées GPS des puits de sondage avec stratigraphies							
Nom	Latitude	Longitude	Projet : Village	Secteur et sous-secteur	Description		
PATR14N09-391	58.476488	-78.065812	154-11-0420 : Inukjuak	I—G	Stratigraphie type du sous-secteur I1-G, sondage No 1, paroi sud		
PATR14N09-392	58.476488	-78.065812	154-11-0420 : Inukjuak	I—G	Stratigraphie type du sous-secteur I1-G, sondage No 1, paroi sud		
PATR14N09-411	58.466962	-78.083343	154-11-0420 : Inukjuak	I—D	Stratigraphie type du sous-secteur I1-D, sondage No 1, paroi sud,		
PATR14N09-418	58.465278	-78.085833	154-11-0420 : Inukjuak	I—C	Stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 1, paroi sud		
PATR14N09-419	58.465278	-78.085833	154-11-0420 : Inukjuak	I—C	Stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 1, paroi sud		
PATR14N09-432	58.469722	-78.083611	154-11-0420 : Inukjuak	I—B	Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 1, paroi nord		
PATR14N09-433	58.469982	-78.083502	154-11-0420 : Inukjuak	I—B	Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 1, paroi nord		
PATR14N09-434	58.470007	-78.083617	154-11-0420 : Inukjuak	I—B	Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 2, paroi nord,		
PATR14N09-435	58.470000	-78.083611	154-11-0420 : Inukjuak	I—B	Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 2, paroi nord		
PATR14N09-436	58.470000	-78.083611	154-11-0420 : Inukjuak	I—B	Stratigraphie type du sous-secteur I1-B, sondage No 2, paroi nord		
PATR14N09-459	58.473225	-78.077547	154-11-0420 : Inukjuak	I—F	Stratigraphie type du sous-secteur I1-F, sondage No 1, paroi nord,		
PATR14N09-460	58.473725	-78.077190	154-11-0420 : Inukjuak	I—F	Stratigraphie type du sous-secteur I1-F, sondage No 1, paroi nord,		
PATR14N09-461	58.473563	-78.077412	154-11-0420 : Inukjuak	I—F	Stratigraphie type du sous-secteur I1-F, sondage No 1, paroi nord		
PATR14N09-483	58.465253	-78.083453	154-11-0420 : Inukjuak	I—C	Stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 2, paroi sud,		
PATR14N09-484	58.465234	-78.046783	154-11-0420 : Inukjuak	I—C	Stratigraphie type du sous-secteur I1-C, sondage No 2, paroi sud		

CARNET D'ARPENTAGE

TABLE DES MATIÈRES		
PAGE NO.	DESCRIPTION	DATE
Hotel	Tousi van 12-17 sept 1-819-633-5414 matthew for truck	
	Kangirsuk 17 au 23 sept Hotel - 819-935-4762 Elija pour hotel 819-935-1032	
Hotel	Inukjuag 24-30 sept 819-254-8306	

TABLE DES MATIÈRES		
PAGE NO.	DESCRIPTION	DATE
	Point FPS transfer de mon fichier	
	213	
	N 50 41' 06.3	
	W 069 58' 35.1	

NO.
 Date: 12-09-2019 Page:

Départ de l'assainissement à
 4:30. J'ai vu Villeneuve
 My reconnaissance avec
 les basses de la ville
 d'équipement.

L'équipe est composée de
 M. Lencé Roussseau et
 Vincent Gauthier - docteur.

Il est également parti
 au soir de 4:30.

arrivé à l'aéroport à 7h
 à 5:30 Remède un
 au Kiosque d'Air Fruit

Il y a un phénix exact
 arrivé à Roubaix vers
 1:00 pm.

gagner vers le nord
 on a trouvé un lift

ABBREVIATIONS ET SYMBOLES

△	Station de triangulation.	C.	Centre.
⊕	Station de polygonale.	⊕	Axe ou ligne de centre.
□	Station de stadia.	Cl.	Clou.
B.P.	Borne de pierre.	Bord.	Bordure.
M	Monument.	Puis.	Puisard.
T.F.	Tige de fer.	Reg.	Regard d'égoût.
P	Piquet.	Tel.	Poteau de téléphone.
P.F.	Point foré.	V.AV.	Visée avant.
R.N.	Repère de nivellement.	V.AR.	Visée arrière.
C.G.	Croix gravée.	P.T.	Point tournant.
—	Cloûture	H.I.	Hauteur d'instrument.

—x—x—x Cloûture de grillage.

⊔ Contours d'immeubles.

NUNAVIK 2014

Page.

NO.

Date.

Voyage en taxi

MTL Kuyyuk

12 sept 7 AM - 12:10 arrive

Assinik 18:05 à 18:35

17 sept 14:30 à 15:30 taxi à Kangir

24 11:15 à 12:00 vers Kuyyuk

12:30 à 14:00 vs Inukjuak

30 14:50 - 19:45 vers MTL

Carvet de Note Comptementaire

MTQ Dossion 7202-14-ADE

Projet: 154-11-0420 Inukjuak

154-05-01326 Kuyyuk

154-10-0071 Tuvij

2014

NO.

Date.

12-9-2014

Page.

2

à 600 en emberger dans
le village Tas vige arrive
à 6:45 à l'hôtel
à 6:57.

Prix entant sur Mathieu
Bertie, un invit par la
Madame du pickup.

Le Prix est 150.00 pour
l'ai verifion de la
journee apres d'arriver sur
auco de la par sur

Zone 795 C-1-A

on parle Ruedes bords
par la canion et
sur dernier d'ouest
par vtt

Vue surse petit arbuste
Fruit blanc et rouge
genre cran rouge et
blanc berry
contact par pentonier

il y a des de haut 11L
sur la roche mine

Potentill fin h 6 d
Caverne de la porte

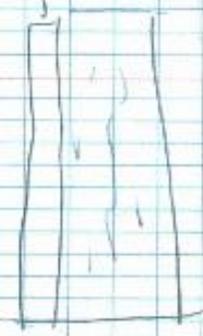
On voit des gros black
L'equipe qui ont monté
la

Pentonier est fin le long
de long de chemin

- la zone est de 11 m et par
de terre au sud

- il y a quelques arbustes
dans les bords et

- 37 radiogrammes 4 m et
de la suite en direction
N pour de suite au N
Rien le bed



d'ouest
fond allent
plus ferme
de nord de l'ouest
dans le secteur

Localisation des sondes
 zone TMS CA-1-A

Point	Angle	dist	description
TP+1	31	6.90	sond pos
TP-	15	5.15	
TP-	22	8.45	
APP-	35	8.68	
TP-	50	6.35	
BT	278	9.80	Dire-Loose
P.T	319	9.15	BT
chemin	235	16.20	BT
chemin	175	13.10	
chemin	110	10.20	

au 3m Sand au
 Rocher sand impossible
 les sondages

VVVU
 végétation
 au front
 le schiste est
 tout roche
 en de compression
 en la Roche
 même
 2.5 mètre en la Roche

zone TMS CA-1-B

la zone est l'exemple de
 la partie A vers le
 SUD.

Elle est principalement composée
 de la roche mère.

On note des blocs erratiques
 anguleux ainsi que
 des amoncellements de petit
 bloc anguleux plus petit.

- il y a des crevasses au
 des lieux d'accroissement
 au printemps mais
 sèche au moment de la visite

- la végétation est basse
 il y a des boules de
 de la chlorophylle dans
 les rochers

un peu de Glacéni
 et des écrits granitiques
 blanc beny et
 blancs

La zone C ressemble à
 la zone B en ce
 qu'elle est presque toujours
 constituée de roche morte
 en place

On ne voit sure font
 pent (35°) du côté E est
 en bordure du chemin
 d'acier.

Il y a beaucoup d'artefacts
 dans la zone B
 (voir page 6) avec
 des fragments et un
 des corallons de
 blocs angulaires plus
 petits



la zone est bordée de
cote nord est bordée
par des falaises
abruptes.

il y a l'exposition
nord une terrasse
couverte de pots abrités
et plants comme
quelques espèces
qui poussent sur
des rochers
surtout en décomposition.

Le roche mère est
composé de schiste
calcaire et de quartz.

Sont en : A 40
B 30
C 30

Les Spectres visuelle
de la zone rochers.

Zone d'BA

- inspection visuelle de la
zone pendant 2 heures la
zone a été inspectée. Attention
à cause des nombreux cailloux
de sable de jeter.

insent vers 3 pm Non
plus (marcher) à gauche
3 li gues au 15 m et
au sud est par ruelle - 17:00

insent à 15/3/214
mesures continues de
partir à nord des sites

au moins 70 sondages.
Négligé au dit

No. 14

Date 14 et 15 Sept 1961

Page 12

La zone est située sur le bord d'une carrière de granit en exploitation. Elle correspond à la partie à l'est de la partie exploitée.

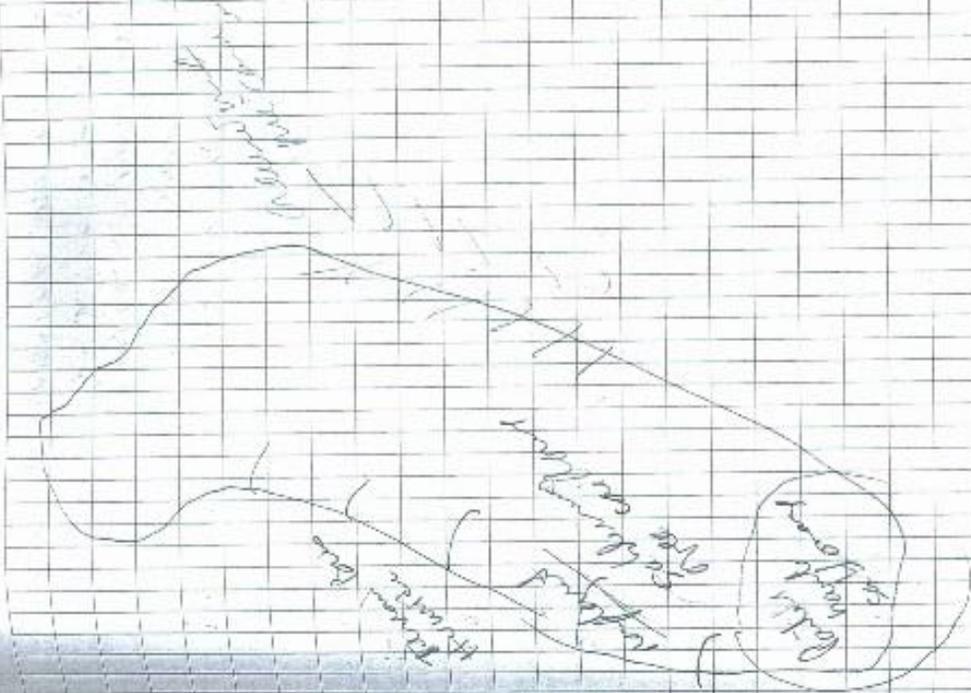
Il s'agit d'un till ou en gros de blocs de quartz de moins de 2m de diamètre.

Le plus grand bloc est de 75 cm de diamètre.

Il y a un remblai de sable et de graviers sur les blocs en un endroit.

Le sol est bien drainé il n'y a pas de traces d'eau à proximité dans une zone bien drainée à l'est.

On apprenait la prise à l'est de l'admission à 500 m de l'axe.



la surface du sol est en
 typique. Il y a grande
 de plantation. C'est un
 le dessous dans les
 à prunelles des bords
 noirs.

On observe des lichens, clados
 sphère et des
 pas des petits

bleus + Cranberry blackberry
 il y a aussi quelque
 pas pour en faire
 et

la surface de sol
 de feu de végétation est
 de moins 50% d'origine
 visible est excellent

la strade. Type monté en
 ligne de végétation / sans
 espace de montagne
 5 cm plus bas

V V V V V
 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0
 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

il est évident que la surface
 correspondait à l'occupation
 et y en avait la trace.

On plus les murs avec
 la centrale d'été dans le
 niveau naturel.

la zone se trouve en
 périphérie d'une zone boisée
 qui était probablement une
 lac glaciaire / on s'intéresse
 pour le lieu.

40	Niagara
43	Vincennes
18	France
101	après

Dans la zone B
il y a diff. de sable
et de schistes.

dans la zone B
on y a des roches
ou roches d'opale
Harris des roches
Roches empilées

dans la zone
on a des
mouilles d'opale
en roches
non de la zone
mouilles part

per evident que
de sable versables
et de la limite
en profondeur

La zone est remplie
d'herbes et de petits boyaux
mais il y a des roches
de la sphère

et les autres parts
par la suite.

Il y a des amoncellements
de roches empilées
avec des roches en
dessous

La zone C3e est constituée d'un grand rocher orienté est-ouest.

La route sud correspond à la roche en place alors que la partie nord est composée une zone ou des blocs erratiques et de blocs angulaires de différents matériaux sont distribués jusqu'à la base d'accès à la carte nord de la zone (voir de la zone) il y a une pleine herminette,

le site a été divisé en 5 sections A-E - C D - F.

Le site A correspond à la partie la plus basse et la plus élevée et est probable qu'il y a une autre raison la présence est et impossible

Le site de cette zone correspond à une couche d'humus de 5-7 cm sur du sable ~~compacté~~

Le drainage à cet endroit est moyen.

La végétation de surface montre une couche de sphaignes de 0 à 15 cm d'épaisseur. On y observe une ^{quantité} importante de petits fruits

note et y a beaucoup d'os de Cambaridae et de la zone C3e, il y a probablement d'un lieu de Cham adulle de l'ouest de Tosiing

Le Secteur B comprend à l'aire la zone au nord de Cray. Notamment une distance de 400 à 450 mètres approx.

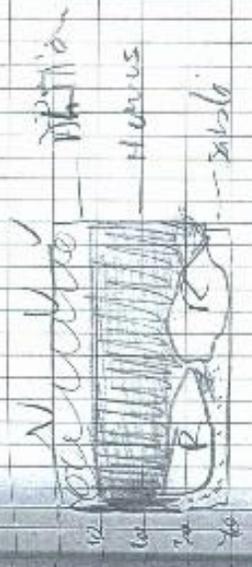
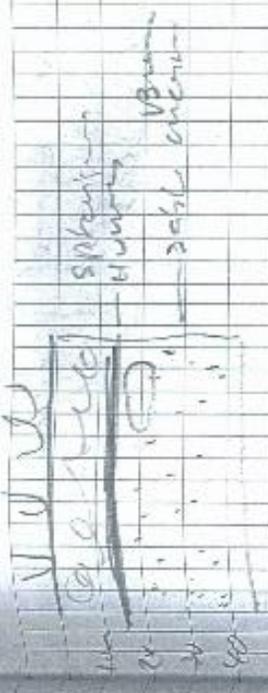
La zone est accidentée de nombreux blocs d'œuf.

Sous la masse on retrouve un dallage de briques englobées par l'eau en profondeur.

Les sphaériques qui poussent sont assez épaisse pour la plupart 10-20 cm.

Après avoir en retour vu d'épaisse couche d'humus sur les blocs, notamment dans les trous.

ailleurs on retrouve un strat. composé d'oeuf. Sa base est formée par une pulpe d'oeuf.



Noter dans l'écoulement de l'eau. Premier. après l'observation. Le tout les jours. L'écoulement est effectué à l'égout. au 15 m.

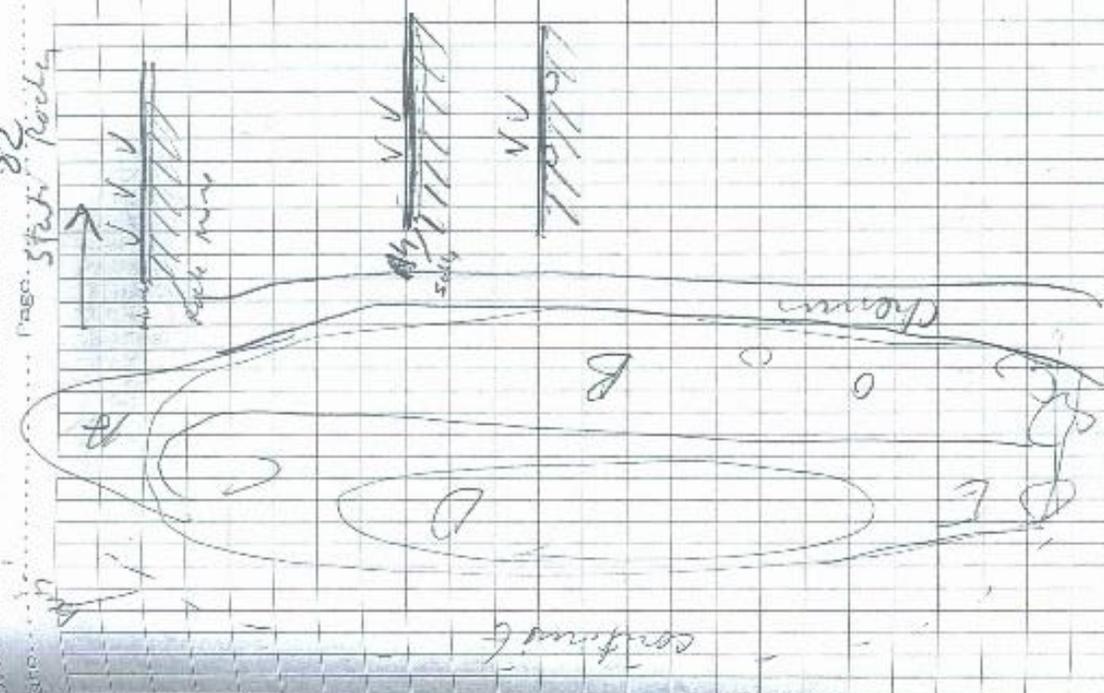
Le même procédé a été employé sur les autres sections de la même zone.

l'autre c et l'autre p de
 sont sensiblement les
 même seul les attitudes
 change pour expliquer
 la raison de la division
 (il se sent que je les réinsère
 pour le regard final)

Le dessin du rocher est
 lisse pour rendre en
 soit de non heur formant
 rochers et des vers de
 Quartz et d'acier pour
 rembourner à de la calote
 qui se passe de roche usée.

* aucune Roche peuvent servir
 de la taille un être observé
 sans p-f le Quartz

Température instantané en
 milieu d'après midi -
 utiliser le temps pour mesurer
 des données pour étude terrain
 le plein averti. Préparer chaque jour



NO. 17/9/2014

PAGE 23

Levit à 7 am travail sur mes notes jusqu'à 11:00.

Package du sac de farine et de la nourriture restantes

* Levit Peive à 14:00 à élé anuile. Retour à l'hôtel

Togalipik travail sur mes notes, Translaté photo sur ordinateur, copies version préliminaire de la part pour les secteurs de Tasiqjag.

18/9/2014 levé à 7 am il neige ce matin (cra accumulation en sol. Neige c'est une

① travail sur Tasiqjag, Kade chemin creux avec photo

NO. 19-9-2014

PAGE 24

Levit 7 am de nuit de la Tasse de lait (c'est ?) jusqu'à 23h

Commencer le journal par les pentes Morcollé de Sud (boulvers fait à Soudans). Les pentes comme le zone en pente à l'ouest côté ouest.

On retour le roche en place un mot de site qui vend plus et une part dans pour un à 7 am. On s'occupe de la végétation au sud et à l'ouest de la zone, de Sphéris

de fait) arbres et des photo prises et des Gran photo

on observe des boulders
de 30 à 75 cm en
sur face

G-PSA 6-7

à 6 km de la route
à la chemin de
service montrant un
niveau bas sur face
aménagement par de
la machine.

Le chemin de trou
par poteau électrique
à un occurence
de se pencher l'autre
photos 263-266

* note que le plus fort des
secteur par boulder
est qui a comme pas
mal de transformation

Pour l'instant on a grand
zone de tangis qui
forme sur ARC au haut
de l'atrapant

Non avons pu ci de par
deux ligne de sondage
en gubchess au endroits
où le sol était suffisant
prendre pour permettre de
contact.

Le tracé à été dressé
en ~~tracé~~ section de
100 m x ~~100~~ le tracé est
très précisement entre
sur le GPS.

de plan m de plus
dans de la progression
vers le NE dans les
deux sens après 400 m
les changements dans les
caractéristiques du terrain

Topo graphique:

La pose commence au bas d'une pente et longe la route vers l'aéroport jusqu'au bureau municipal.

La pente du sol est toujours fort et long des pentons sans aucun fossé visible en haut.

De façon générale le sol est rare dans la partie Chovin par le moins pour ce qui concerne.

On note une forte perturbation du début de la zone jusqu'au parage où on note des traces des traces de machines brutes. Le roct est en fait sans endroit il y a des chemins de sarrils et

vestige

des poteaux dans le bas à 24 renforcés par des gros blocs.

Ceci sera du chemin sur le bord est en fait un grand ruisseau.

Le tracé longe le ruisseau sur une petite distance et le sol obscurci dans ce secteur est de sable grossier et gruni, avec Humide.

ensuite le tracé continue par monte graduelle sur la roche vers le plateau sur presque tout le chemin surtout sur l'acropole.

Après que du sol est disposé par le des sondages sont effectués.

50 sondages ont été
multiplicés entre 0-400 m

Il reste à multiplier
d'auto sur les plusieurs
sections restantes.

La plupart de les
trous est composé de
rochers et une enquête
visuelle sera y a été
effectuée.

Tous les sondes ont
été plantés sur
surface plane et sur
sol dur placé à des
intervalles de 15 m
selon le plan des
mines.

~~29~~ 3

Le site 3 est à l'est
sur le terrain de
l'observatoire de la
personne sans perturbation
en route sur 16 m.

Le sondage de la zone
est une de plusieurs
plus bas et
il a été effectué
à l'est.

Il y a des sondes
de sondes et
de sondes et
de sondes et

il y a des sondes
sur les sites de
autres sites
et boueux.

Kangisuk: Rapport d'étape

Quatre zones on été définies à Kangisuk Du sud au nord.

à l'extrémité sud de l'air d'intervention on a un petit secteur on retrouve quatre petits secteurs dont le plus grand à une 20 m de long par 4 mètres de large.

on en deux sondage on et réal. Le plan on petits parcelles pour obtenir qu'il a ~~est~~ bon sens par deux trames d'aménagements

La zone 2 correspond à la Grande Zone, à l'est de l'aéroport.

La zone est située devant la poche au Sud.

Dans le plan sud on trouve une poche de dépôt en relation avec le réseau

Si encore dans ce secteur il y a des parcelles

No. 267
Date 9-10-14

Page 33

11/11/14
11/11/14
11/11/14

11/11/14

La partie est de la
meilleure part
d'aujourd'hui elle
est en section.

un poêle en bois est
encore utilisé en
le soir

une grande de 15.
Fonctionne le
meilleur pour parler

on a pu faire les
à travers les

No.

Date

Page

26-9-2014 : Fait zone 9 et
10 et une partie de la zone 8.

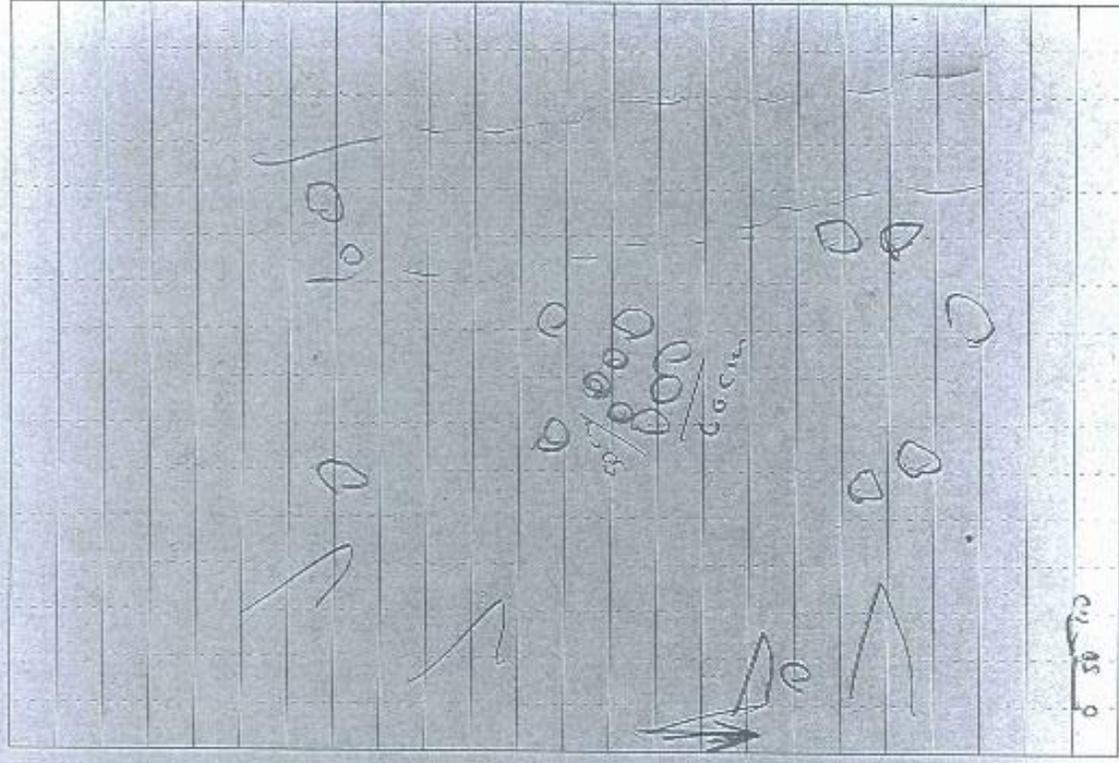
Zone 9 largement affectée par
les travaux d'exploitation de
deux carrières, l'une de
sable l'autre de pierre.

La sablière se trouve au sud-est de
la zone 9 et elle contient la
pierre de premier qui coupe
à l'ouest le ruisseau.

Il y a une zone humide dans le puits
Nord-ouest de la zone 9. Les sections qui
ont été sondées y a des aires de
végétation de marais à construction
qui sont affectées (ajout de sable)
Non tous sont jusqu'à l'ancien chemin de la
- la partie à l'est du chemin de la
Graville versent dans les trous humides
et humide car il y a zone sans arbres
drainés.

Total 235m x 450m

Scale: 1 square =



Scale: 1 square =

Rite en 200 Rain

27-09-2019:

- sondage de la zone 8
- 6 litres de sondage sur 15 ml en ~~quatre~~

Surface varié du Cap de Poite à la Plaine de Cladonia.

Il y a des zones attardées avec des bulles.

Le sondage plus typé

est un bulle grossier avec des bulles grossières de 5ml en 100ml orange à rouille.

Certain endroit près de Vuisseau 27 leur dépôt de 5-10 plus fort et hémisphérique.

Scale: 1 square =

total 420 à de l'échelle sur la zone 8, soit 6 litres de 00 sondage. Une section a escaladé à la fois bien près et la distance de la zone 10.

Note journalière on il ne fait.

Il est à noter qu'une partie de la zone 8 est partiellement d'imperméable et traversée de gros blocs ont été amenés par l'air du côté ouest du stationnement d'accueil.

175 - près le Guy de l'axe Sud de la zone 8, on y a aussi trouvé une grande partie d'activité anthropique avant et détruite.

Le long de la zone 8 vers le NE la topographie et les dépôts sédimentaires varient en fonction de la présence d'eau ou de la neige.

Scale: 1 square = 1200×205

minutes de 400 sondage P.N. Révisé de la

27-09-2014

une partie de la zone 7 a aussi été faite dans le fond de la zone 3 parce que nous étions. Ça a été la raison d'un pont de bois puis en

Le périmètre a été entouré et trop large et profond pour traverser à pied, une partie de la zone était secondaire la partie pour le pont.

Sol irrégulier, présence de Plantes d'eau, généralement toutes mortes. On peut passer à pied partout.

Zone: En raison de l'épaisseur de neige nous avons décidé de faire la zone 4 plus accessible. La zone 4 est une bande longue 275 mètres large située au sud de la route. Le pont central est pertinent pour l'entrée des zones 3 et du Camp. C'est de construction avec des poteaux en bois. Longueur totale de 50 mètres.

Scale: 1 square =

27-09-2014

une ligne a été tracée à l'est de la route de la clôture est. Elle a été dessinée le long d'une ligne de 10 m seulement avec 20 de sondage en été (2013).

L'espacement de neige entre les poteaux de la clôture.

Scale: 1 square =

Photo: 2014

TASIUJAQ

Dossier : 7202-14-1001 Direction : de la programmation des affaires autochtones de l'archéologie et du Plan-ville

Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2014

Municipalité : TASIJAG

Route : section de route de l'Aéroport

Projet : 154-10-0071

Date : 12-17-09-2014 Nombre de Secteur : 3

Secteur : C1	Début :	+	Fin :	+	Long :
Largeur :	Superficie (m ²) :	Technique :	Nombre sondage :	+	-
		lv Sa Sp Sq Tr			

lv : Insp. visuelle Sa : sond. alterné Sp : sond. ponctuel Sq : sond. en quinconce Tr : tranchée

<p>Topographie</p> <p>Grand en p. Rocher Fragment de pierre sur le bord Lisse sur le dessus Roc en affleurement quelques blocs épars</p>	<p>Stratigraphie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Litière sur Humus, Fragments de silt - Litière sur Humus (sur) sur Rock en place - Litière sur Humus sur sable qui est - 1cm - Fragment de pierre sur Roche en place - sections E plus de sédiments 	<p>Remarque</p> <p>quelques INKSHUK et SENS</p> <p>aussi évidence de chaise au Carbon</p>
<p>Drainage - Excavation</p> <p>surf dans les cavités sur le Rock</p>	<p>Végétation -</p> <p>Presque inexistant Mousse et Lichens sur les rochers avec un peu d'herbes. Il y a des arbres vein et de petits saules dans les endroits protégés.</p>	<p>Perturbation</p> <p>chemin de machinerie lourde. Camions en exploitation. Passage de Pierres</p>

Photo : Voir catalogue

Commentaire : secteur divisé en 3 sous-sections A-E.

Client : ministère des Transports du Québec

Contrat : _____

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 2014-09-13

Projet : 154-10-0071

Structure : NUL

Secteur / zone : C-1

Fiche descriptive

Description générale :

Description des secteurs :

le secteur C correspond au dôme de pierre qui constitue la majeure partie de la zone d'intervention archéologique.
Il n'y a pas de sol pour ainsi dire à part dans la partie nord de la zone, la zone est délimitée à l'ouest par un talus et à l'est aussi.
Il y a plusieurs blocs erratiques sur le plateau, il n'y a pas de stratotype pur le long du rocher du au manque de séquence. La stratigraphie de la zone est un sol rose composé de la roche en place qui se décompose.

Client : ministère des Transports du Québec

Contrat : _____

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 14-9-2014

Projet : 154-10-0071

Structure : NA

Secteur / zone : C-1

Fiche descriptive (suite)

Description des secteurs (suite) :

pas aussi fait l'inspection de la partie au bus en face de la carrière à cause qu'il figure sur la carte au cas où (même si il ne figure pas sur le Gps) • la zone est extrêmement perturbée et n'a pas de zones que quel que minutes à déterminer qui elle n'avait pas de potentiels archéologiques

Zones d'exclusion :

Commentaires :

PHOTO :

TEST PIT RECORD

1/

Temporary code: TMS CI-1A
Test pit N° 1
Position: GPS #
Reference point: GPS # 08

Borden Code: V14
Dimensions: 50 x 50 approx
Depth: 14cm

ARTIFACTS

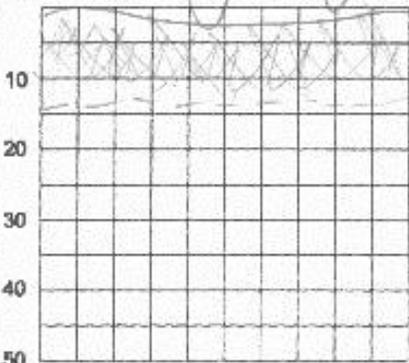
Lithics: Possible morceau de chert ou Quartzite
Véritable (naturel finalement)

Others: _____

STRATIGRAPHY:

Wall: _____

0 10 20 30 40 50 un peu de claudonie - de 1mm

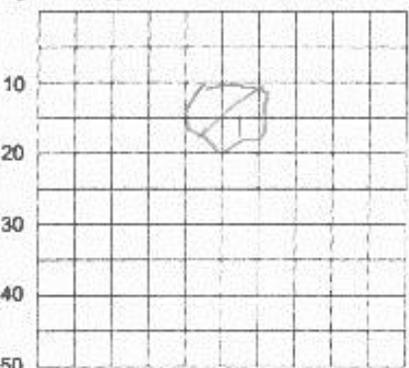


Legend: _____

Scale: 1:10

LOCALIZATION:

0 10 20 30 40 50



Legend: ① Fragments de chert
ou Quartzite.

Véritable morceau sur
face A

entouré par un 3cm

Scale: 1:10

COMMENTS: Aucun autre objet de ce type
dans la région. Roche non propre au chert
possiblement anthropique pas d'indice de transport
par glacier dans le tepar (sur le dessus) rocher

PHOTOS: _____

SAMPLES: _____

EXCAVATOR: Vincent

DATE: 13/9/2014

TEST PIT RECORD

1/

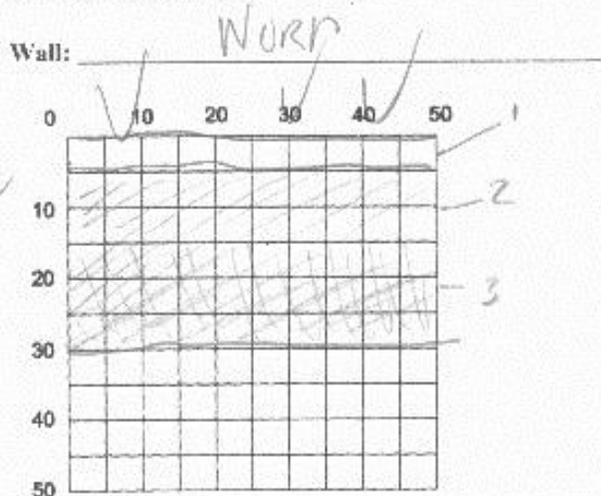
Temporary code: TAS C1-A
Test pit N° S#2
Position: NA
Reference point: NA

Borden Code: _____
Dimensions: 50 x 50
Depth: 30 cm

ARTIFACTS

Lithics: Stratigraphic type de la
sous-sol
Others: _____

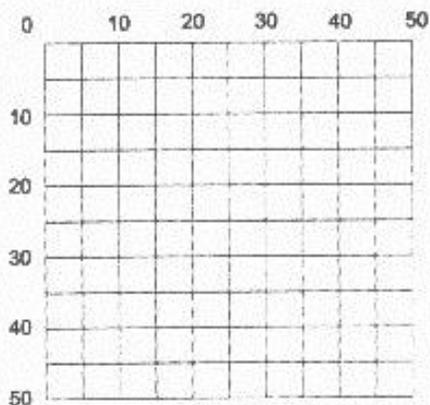
STRATIGRAPHY:



Legend: ① humus et végétation
② Frais de schiste
③ Frais de schiste
d'épaisseur plus forte

Scale: 1 - 10cm

LOCALIZATION:



Legend: _____

Scale: _____

COMMENTS: _____

PHOTOS: voir catalogue

SAMPLES: _____

EXCAVATOR: V.D

DATE: 14-9-2014

TEST PIT RECORD

1/

Temporary code: TAS-C1 - E
Test pit N° NA
Position: NA
Reference point: NA

Borden Code: NA
Dimensions: 50 x 50 cm
Depth: 20 cm

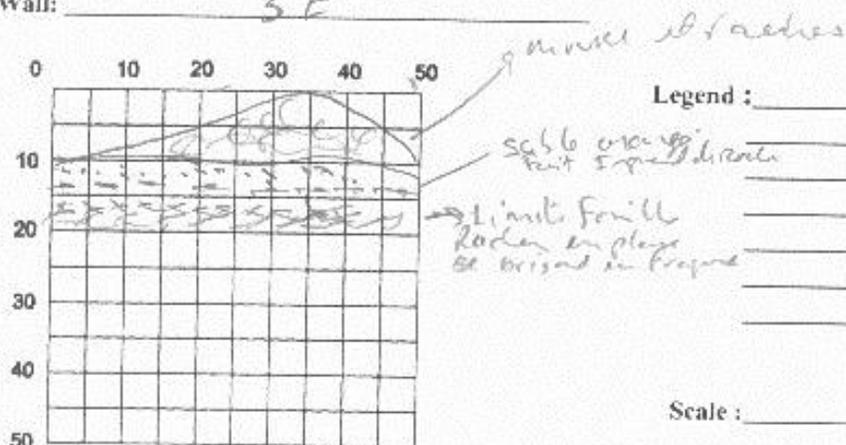
ARTIFACTS

Lithics: _____

Others: Stratigraphic observer

STRATIGRAPHY:

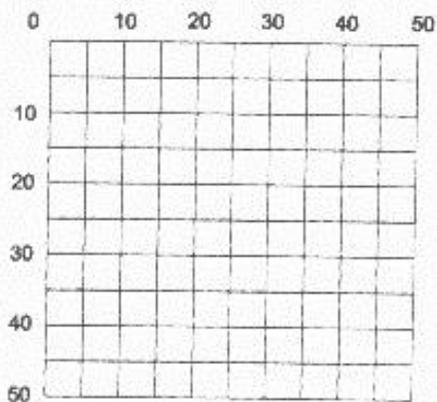
Wall: SE



Legend: _____

Scale: 50 x 50

LOCALIZATION:



Legend: _____

Scale: _____

COMMENTS: Stratigraphie type Extrémité sud-est de la zone.

PHOTOS: (Photo déformé par problème temps rain avec camera)
voir catalogue photo

SAMPLES: _____

EXCAVATOR: Vincent

DATE: 14/9/2014

Dossier : 7202-14-ADD1 Direction : Podestammittah, affaires autochtones et Plan Nord

Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2011

Municipalité : TASUJAG

Route : Reconstruction section rail de l'aéroport

Projet : 154-10-0071

Date : 13 au 17-09-14 Nombre de Secteur : 3

C3E

Secteur	Début :	+	Fin :	+	Long :			
C3E		.		.				
Largeur :	Superficie (m ²) :	Technique :				Nombre sondage	+	-
		Iv	Sa	Sp	Sq	Tr		

Iv : Insp. visuelle Sa : sond. alterné Sp : sond. ponctuel Sq : sond. en quinconce Tr : tranchée

<p>Topographie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roches lisses avec bord accidenté - Vallée avec bloc erratique - Milliermannid 	<p>Stratigraphie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Litée sur Roche au plus - Litée sur Humus, en 2010 - Litée sur humus, partiellement - Litée sur Humus au bloc et gabets 	<p>Remarque</p> <p>Peu de blocs Camp contemporain</p>
<p>Drainage</p> <p>Excellent à mauvais selon sondage</p>	<p>Végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Type toundra arctique - Herbacées - Lichens, cladonia sphaerica autres lichens Petit fruits 	<p>Perturbation</p> <p>Route rétrogradé à l'an</p>
<p>Hydrographie</p> <p>aucune proximité petit étang glaciaire autour</p>		

Photo : Voir catalogue Photo

Commentaire

TEST PIT RECORD

1/

Temporary code: TAS - C3E - (A)

Borden Code: NA

Test pit N° _____

Dimensions: 50x 50cm x 1.2m

Position: NA

Depth: 1.2m

Reference point: NA

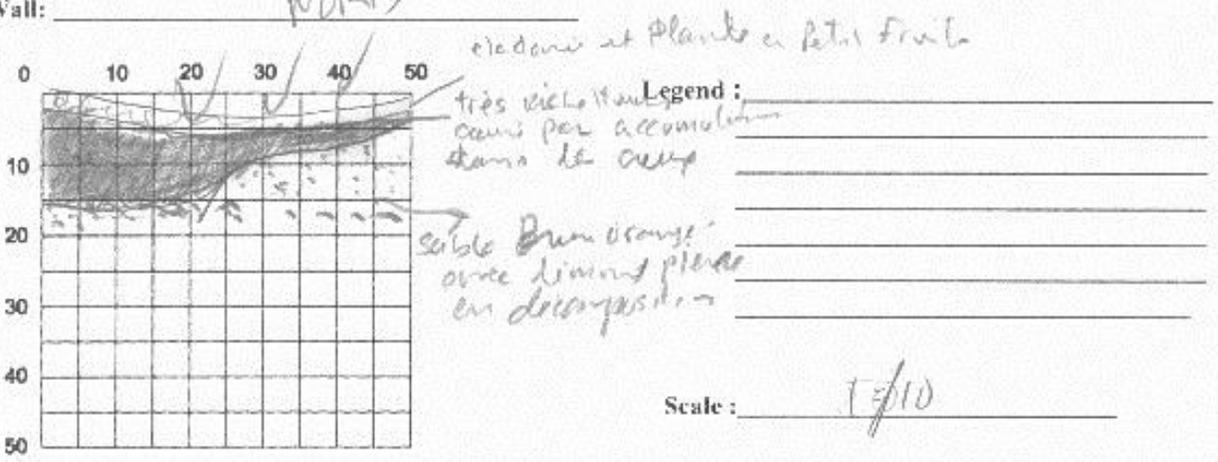
ARTIFACTS

Lithics: _____

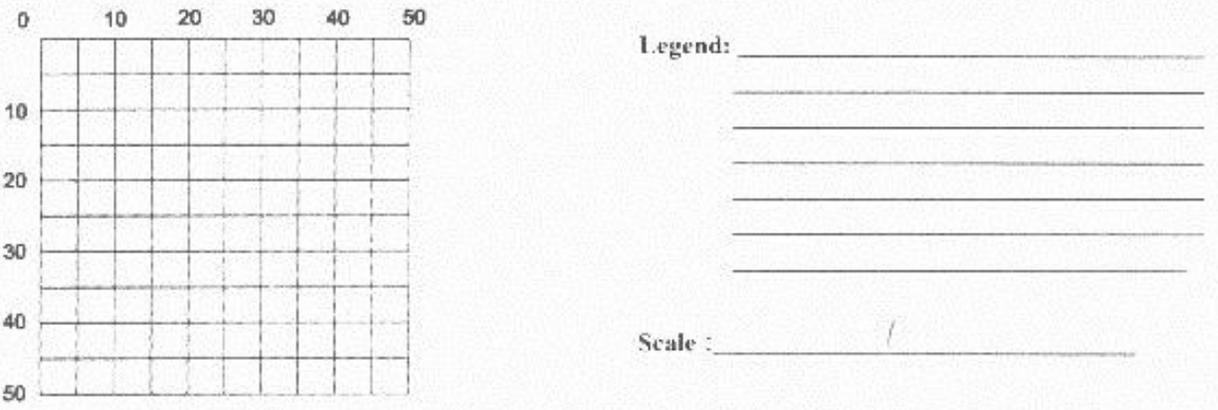
Others: strati observée

STRATIGRAPHY:

Wall: NDK17



LOCALIZATION:



COMMENTS: stratigraphie typique du secteur C3E-A, partie basse et Humide Herbacé et Mamm.

PHOTOS: 100-0130 voir aussi catalogue photo

SAMPLES: _____

EXCAVATOR: François

DATE: 16-9-2014

TEST PIT RECORD

Temporary code: TAS-C3E-A
Test pit N° H
Position: MA
Reference point: NA

Borden Code: NA
Dimensions: 40x-40x
Depth: 20cm

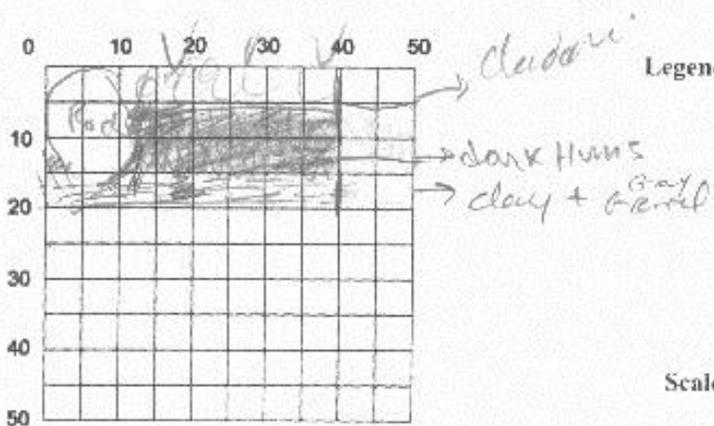
ARTIFACTS

Lithics: _____

Others: stratigraphie observée

STRATIGRAPHY:

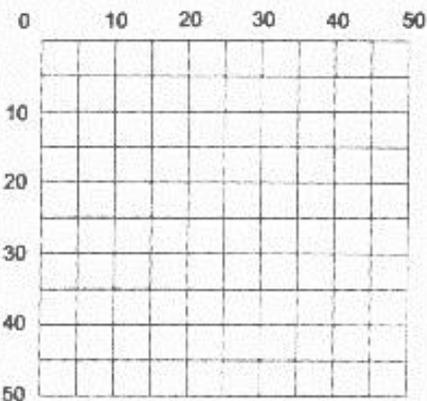
Wall: EST



Legend: _____

Scale: 40x 40

LOCALIZATION:



Legend: _____

Scale: _____

COMMENTS: typique des zones humide dans les creux

PHOTOS: voir aussi catalogue photos

SAMPLES: Aucun

EXCAVATOR: Franco

DATE: 1-15-9-2004

TEST PIT RECORD

Temporary code: TAS C3E-B

Borden Code: N/A

Test pit N° _____

Dimensions: 50 x 50cm

Position: N/A

Depth: 28 x 30cm

Reference point: N/A

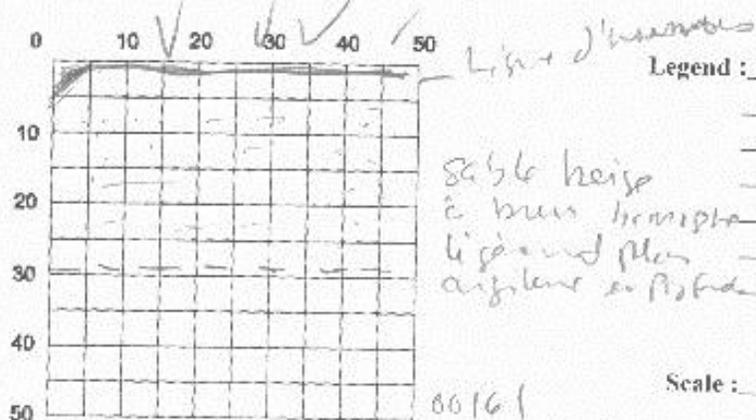
ARTIFACTS

Lithics: _____

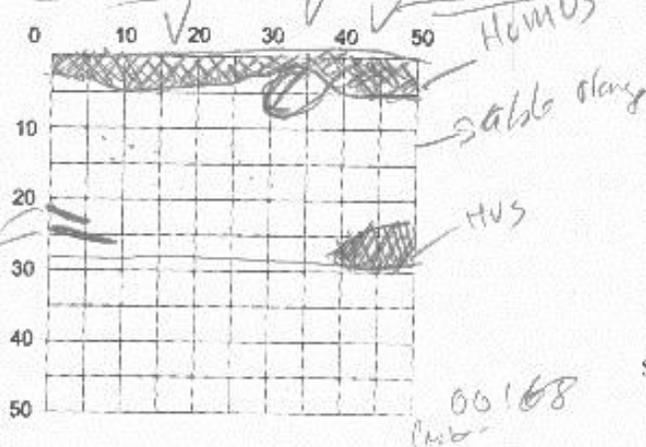
Others: stratig observées

STRATIGRAPHY:

Wall: Est



LOCALIZATION:



Legend: il y avait des évidences de chrysothurbation au pectent des espaces de couleur limoneuse des en matière organique d'infiltres plus profondes (fréquent phénomène)

COMMENTS: stratig caractéristiques de

matériau qui contiennent du silicium

PHOTOS: voir catalogue photo

SAMPLES: aucun

EXCAVATOR: JM

DATE: 14-9-2014

Client : ministère des Transports du Québec

Dossier : 7202-14-ADD1

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 16-9-2014

Projet : 154 -10 - 0071

Structure : NA

Secteur / zone : C3E

Fiche descriptive

Description générale :

La zone couvre le côté nord et les 3/4 du plan Rocher
 IL longe le route d'accès. Le Cran est très uniforme
 Presque complètement dénudé de sédiments sauf dans les creux
 et les anfractuosités des rochers. Du côté nord en bas
 on note un terrain très humide avec une épaisse
 couche de sphagnum 20-30 cm couvrant des pierres anguleuses
 qui se sont détachés du rocher même il y a de l'eau
 entre les pierres par endroit.

Description des secteurs :

- A) le sous-section A est plus humide il contient des
 spha et une de l'humus par endroit. le couvert
 est de la sphagnum et les arbustes et plants
 habituels.
- B) est la zone acide provenant des échantillons et
 aussi humide
- C) est la partie ouest du Rocher, sondage
 dans la parcelles qui contiennent du sol.
- D) La même chose sommet du rocher plus
 élevé que la zone C.
- E) extension de la zone B même conditions

observations intéressantes : les quarts au cinq morceaux
ne proviennent pas d'un même bloc et
ne se renouent pas et sont donc au même
endroit pour une raison.

TEST PIT RECORD

1/

Temporary code: IAS-CZE-E
 Test pit N° N/A
 Position: N/A
 Reference point: N/A

Borden Code: NA
 Dimensions: 40x40
 Depth: 25cm

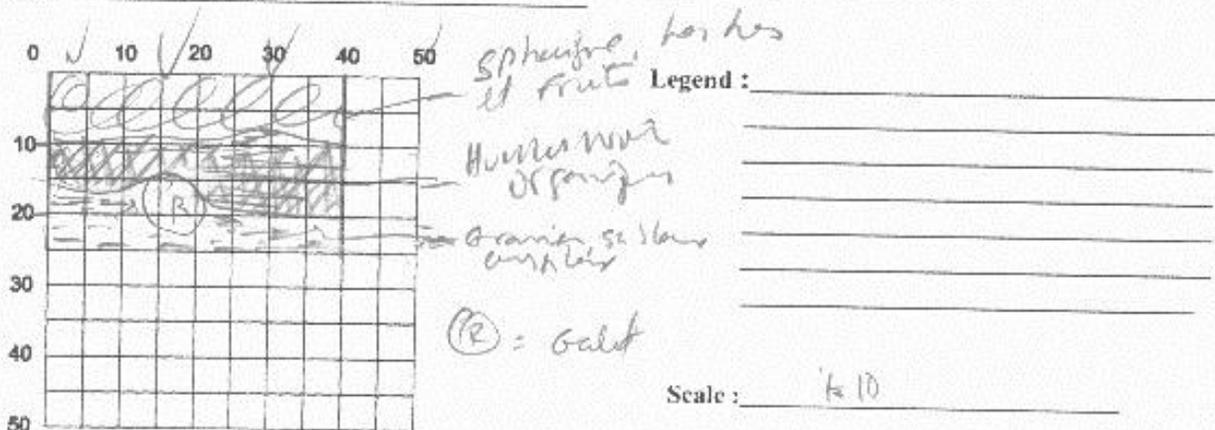
ARTIFACTS

Lithics: troué; des sautoirs - E

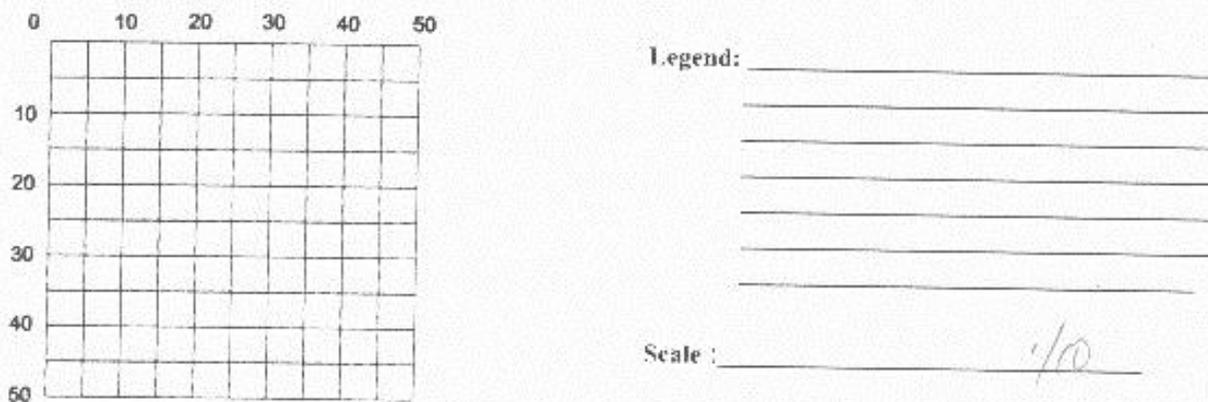
Others: _____

STRATIGRAPHY:

Wall: Est



LOCALIZATION:



COMMENTS: Le secteur E est une partie humide il y a beaucoup d'eau et des petits cailloux et des boîtes

PHOTOS: pas de photo de la stratigraphie trop sombre...

SAMPLES: aucun

EXCAVATOR: Vincent

DATE: 17/9/2014

Topographie	Stratigraphie		Drainage	Hydrographie	Végétation	Perturbation
Forme: Plaine ✓ Terrasse Drumlin Kame, Kettle Esker Relief : Plane ✓ Valloneuse Pente faible Pente forte Bosselée ✓ Accidentée Dépression Glacis	Fluvio-glaciaire ✓ Till ✓ Podzol Brunisol Chernozémique Cryosol Gleysol Luvisol Régosol Solonetz Limon Sable Gravier Organique Tourbière	Ap Loam Roc en affleurement ✓ Blocs (petits, moyens, gros) ✓ épars. abondants	Excessif Bon Mauvais	Type et toponyme : Fleuve Rivière — <i>Béland</i> Ruisseau Lac Étang Marécage Rive : Sud, nord, est, ouest Classe de distance (m): 0-25 26-50 51-100 101-500 500-1 km ≥ 1 km	Herbacée ✓ Arbustive Arborescente (feuillus, conifères, mixte) Champs en culture Friche Déboisé Toundra ✓	Anthropique : Remblais ✓ Déblais ✓ Aménagements ✓ Naturelle : Érosion ✓ Déflation ✓ Chablis

Dessin de localisation	Autres commentaires
NORD	

Dossier : 7202-14-ADP Direction : de la Programmation des affaires municipales et du Plan muni

Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2011

Municipalité : TA ^{RECONSTRUCTION} Route : Section de Port Aéroport
 Projet : 154-10-0071 - D4A Date : 15 mai 17 Nombre de Secteur : 3

Secteur : D4A	Début :	+	Fin :	+	Long :		
Largeur :	Superficie (m ²) :	Technique : Iv Sa Sp Sq Tr			Nombre sondage	+	-

Iv : Insp. visuelle Sa : sond. alterné Sp : sond. ponctuel Sq : sond. en quinconce Tr : tranchée

Topographie Terrasse Fluvio-glaciaire Plane à léger inclinaison	Stratigraphie Till - Sable - Gravier quelques blocs épars	Remarque - un sond de tout construit à été observé
Drainage Excessif	Végétation - Cladonia et sphagnum - Petit fruit, bleuet canberge, canarthe noires. Il y a aussi quelques petit arbruste Droiture vauit et saub	Perturbation de la machine est passé une fois sur le site.
Hydrographie Anciens méandres loin de cours d'eau de nos jours		
Photo : voir catalogue photo		
Commentaire		

Client : ministère des Transports du Québec

Dossier : 7202-14-AD01

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 14-9-2014

Projet : 154-10-0071

Structure : NA

Secteur / zone : D4A

Fiche descriptive

Description générale : Cette zone est celle qui a le plus de sédiments meubles des 3 secteurs de Tasujag. Il s'agit d'un dépôt meuble un till d'origine fluvi-glaciaire/marin. On observe quelques bloc erratiques ainsi que des blocs arrondis de sable. Une grande partie de la terrasse est composée de sable exposé à l'observation visuelle directe est possible sur plus de 50% de la surface. La zone est délimitée au ~~sud~~^{d'un côté} par une tranchée mécanique ^{une de Profondim} ayant subi tout trace de sol d'origine et du côté par une plaine ^{d'un côté} plus basse et humide qui ~~est~~^{est} l'aéroport.

Description des secteurs :

La zone est assez petite pour faire un seul secteur même si nous avons procédé à deux séries de trois lignes de sondage pour la cartographie. Il s'agit de la même zone pédo-logique.

Le site est occupé ^{occasionnellement} accidentellement par des tentes, un cercle de tentes ^{inuit} traditionnel avec 2 cercles concentriques de pierre a été observé il est contemporain.

TEST PIT RECORD

Temporary code: TAS - 161-A
Test pit N° #1 Référence
Position: NA
Reference point: NA

Borden Code: NA
Dimensions: 50 x 50
Depth: 3cm

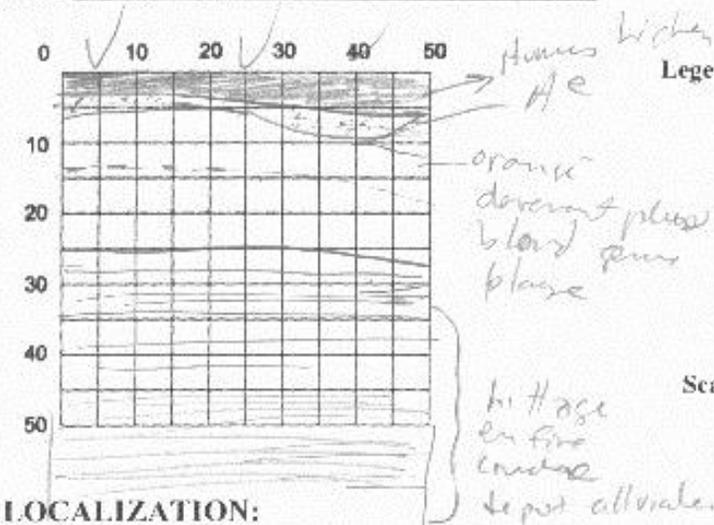
ARTIFACTS

Lithics: _____

Others: stratigraphie observée Ext sud

STRATIGRAPHY:

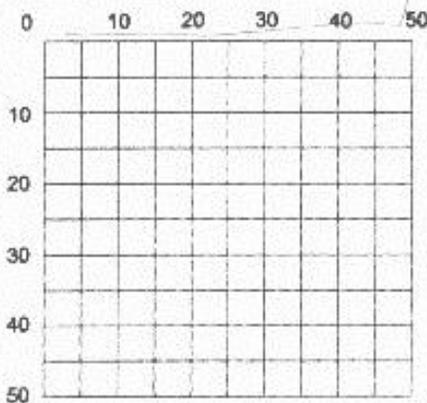
Wall: Nord



Legend: _____

Scale: 50 x 50

LOCALIZATION:



Legend: _____

Scale: 50 50

COMMENTS: cette strat
devient en partie Est du site
en bordure d'un ancien méandre de la rivière
du 2

PHOTOS: 100-00107-0008 Voir aussi catalogue photo

SAMPLES: aucun

EXCAVATOR: Vincenz DATE: 15/7/2014

TEST PIT RECORD

Temporary code: TAS - ~~NA~~ DHA
 Test pit N° 21
 Position: NA
 Reference point: NA

Borden Code: NA
 Dimensions: 50 x 50
 Depth: 30 cm

ARTIFACTS

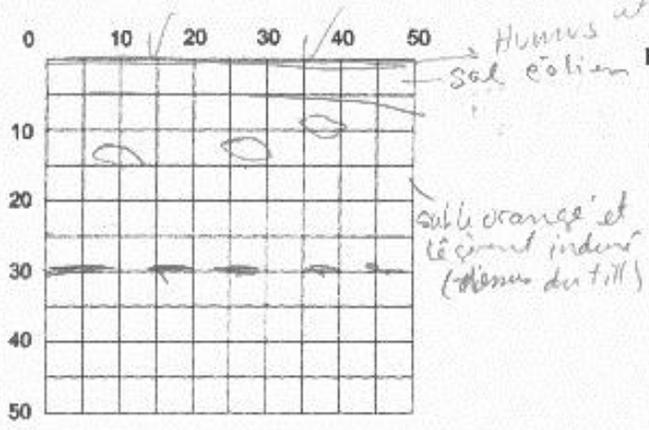
Lithics: _____
 Others: _____

GPS# 16
 W 58° 40' 13.8
 W 69° 58' 07.0

Others: Strati observé
centre du secteur

STRATIGRAPHY:

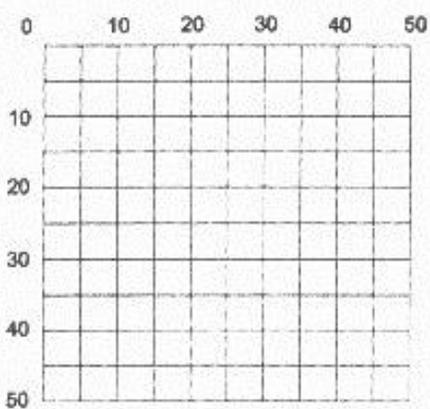
Wall: W000



Legend: solium mélange de sol Ae
de Ah et de sol Maure
ou roseau
quelques cailloux dans
profund abondant en profunde

Scale: 50 x 50 cm

LOCALIZATION:



Legend: _____

Scale: _____

COMMENTS: on atteint le sol naturel à partir
de 10 cm de profondeur, descendre plus
profund pour illustrer les caractéristiques du dépôt

PHOTOS: voir photo dans le catalogue

SAMPLES: aucun

EXCAVATOR: Melanie Rouvier

DATE: 15/9/2014

KANGIRSUK

Client : ministère des Transports du Québec

Dossier : 7202-14-AD01

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 22/9/2014

Projet : 154-05-1328

Structure : aucune

Secteur / zone : K-1

Fiche descriptive

Description générale : Le projet de Kingicome a été découpé en 4 zones : 1-2-3 et 4.

La zone 1 a été subdivisée en secteurs de 100 m pour faciliter la description même si le paysage et la stratigraphie se ressemblent par endroit.

La zone 3 est assez bien définie et a été pratiquement complètement perturbée des les aménagements aéroportuaires.

La zone 4 a été divisée en bande de 100 m et aussi délimitée par de petits chemins de gravier creusés.

Description des secteurs :

La zone 1 correspond à 4 petits terrains mesurant de 6x2 à 15x3 m. Il se retrouve sur des terrains ayant déjà été développés. Les quelques parcelles les moins perturbées identifiées sur la photo du ministère.

convergent vers une stratigraphie composée d'une couche de végétation très mince au dessus d'un sable grossier contenant du gravier.

La roche mère ^{substrat} visible se fracture et les fragments se sont incorporés au dépôt local. Il est évident que la zone a déjà connu ~~subit~~ les ravages de la machine ~~excavatrice~~.

un sondage a été réalisé sur les petits zones et deux sur les plus longues. Le creusement n'a été possible qu'à une profondeur de 1 m environ en raison des pierres au sol rocher ~~concret~~.

- voir photos rw-0238 - 247

Dossier : 7202-H-AD01 Direction : Programmation des Ressources du Plan Nord

Projet : Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2011

Municipalité : Kangisuk

Route : —

Projet : 154-05-1320

Date : 19-9-2014 Nombre de Secteur : 1/4

Secteur : K-1	Début :	+		Fin :	+		Long : 62
Largeur : 25	Superficie (m ²) :	Technique : W Sa Sp Sq Tr				Nombre sondage	+ - 7

lv : Insp. visuelle Sa : sond. alterné Sp : sond. ponctuel Sq : sond. en quinconce Tr : tranchée

<p>Topographie</p> <p>En pente.</p>	<p>Stratigraphie</p> <p>- Granier sur roche mine concassé</p>	<p>Remarque</p> <p>Rechercher plus activités anthropiques</p>
<p>Drainage</p> <p>moyen,</p> <p>Peu de canal les</p> <p>Pente vers le sud.</p>	<p>Végétation</p> <p>herbes, Cladonia</p> <p>sphérique et petit</p> <p>arbustes et</p> <p>Plants avec fruits</p>	<p>Perturbation</p> <p>aménagement, impact des</p> <p>des personnes, Mont</p> <p>Pitons, Rocher</p> <p>sculptés à la pelle</p> <p>mécanique.</p>
<p>Hydrographie</p> <p>Petit ruisseau</p> <p>à 500 m vers</p> <p>l'ouest</p>		

Photo : voir catalogue photo

Commentaire : Secteur complètement perturbé

Topographie	Stratigraphie		Drainage	Hydrographie	Végétation	Perturbation
Forme: Plaine Terrasse Drumlin Kame Kettle Esker Relief : Plane Valloneuse Pente faible Pente forte Bosselée Accidentée Dépression Glacis	Fluvio-glaciaire Till Podzol Brunisol Chernozémique Cryosol Gleysol Luvisol Régosol Solonetz Limon Sable Gravier Organique Tourbière	Ap Loam Roc en affleurement Blocs (petits, moyens, gros) épars, abondants	Excessif Bon Mauvais	Type et toponyme : Fleuve Rivière Ruisseau Lac Étang Marécage Rive : Sud, nord, est, ouest Classe de distance (m): 0-25 26-50 51-100 101-500 500-1 km ≥ 1 km	Herbacée Arbustive Arborescente (feuillus, mixte) Champs en culture Friche Déboisé Toundra	Anthropique : Remblais, Débris Aménagements Naturelle : Érosion Déflation, Chablis

Dessin de localisation	Autres commentaires
NORD	

TEST PIT RECORD

Temporary code: Kang-1-

Borden Code: _____

Test pit N° 1 et 2

Dimensions: 40x100

Position: _____

Depth: 25cm

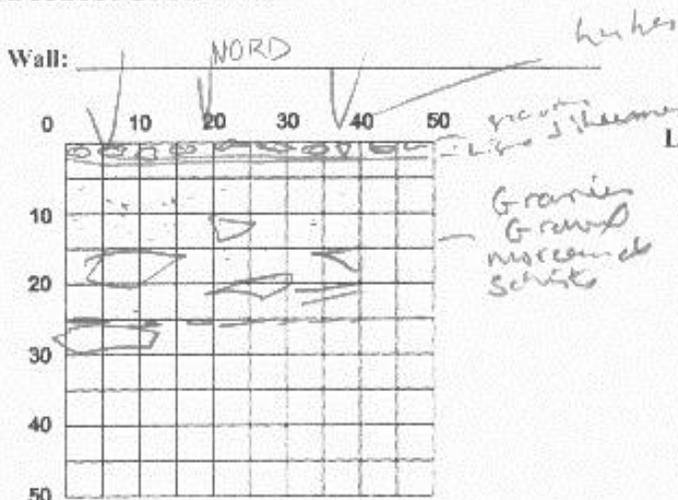
Reference point: _____

ARTIFACTS

Lithics: _____

Others: _____

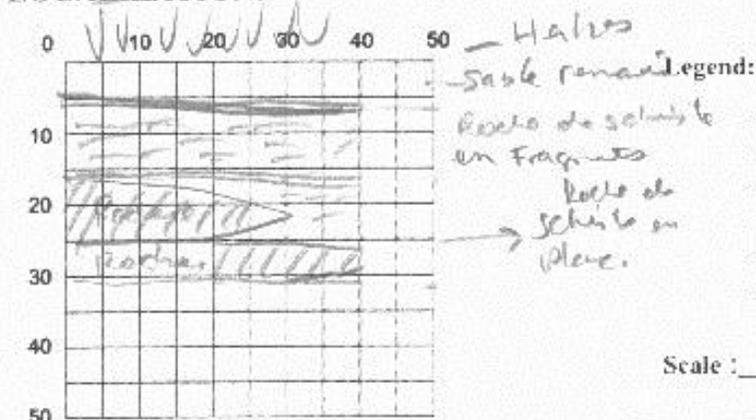
STRATIGRAPHY



Legend: sol Perturbé

Scale: _____

AUTRE STRATIGRAPHIE LOCALIZATION:



Legend: _____

Scale: 30x40 x 30

COMMENTS: Stratigraphie type perturbée de la zone 1 - correspond à tout les sondage de zone 1. Voir seulement la proportion de Grand concave

PHOTOS: 100-0237

SAMPLES: _____

EXCAVATOR: _____

DATE: _____

Client : ministère des Transports du Québec

Dossier : ~~154-05-1350~~

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 19-9-2014

Projet : 154-05-1350 (Kangisue)

Structure : NON

Secteur / zone : K-2

Fiche descriptive (suite)

Description des secteurs (suite) :

Le secteur 2 commence à environ 100 m à l'est de ~~site~~ ^{de sites} ~~200-200~~, ici le terrain est variable on y retrouve par endroit une surface couverte de claustrin et d'autres (aspères, anches, fruits, lichen) | Le Secteur est perturbé par des aménagements du côté S.E. l'espace entre ~~la~~ ^{route} ~~traverse~~ et le ruisseau est plus intact. on observe en bordure du ruisseau un accumulé de sable grossier blanc avec du gravier et fragments de schistes 100-253 = 0-100m. straté = 100-0253

~~Zone d'exclusion~~ Étant donné le temps disponible et aucune zone n'a été exclue même si des aménagements au travers y avait déjà été réalisés. Photos 263 - 274 montrent la gamme de perturbations rencontrées. Le même genre de terrain se retrouve dans le secteur 100-200. ²⁰⁰⁻²⁰⁰ on note des éboules provenant d'un bord de la route et qu'on se rappelle du ruisseau le sol est plus humide.

La végétation ^{rien} en ruisseau est plus herbacée, la roche mère schisteuse affleur ^{encore}.

Commentaires :

300-400 m il y a une belle surface de roche mère très très humide repose sur la roche mère. Sol très organique gravier humide. il y a des blocs et fragments de roche mère à seulement 10cm de profondeur. À partir de 400 - le terrain ~~remonte~~ remonte et devient de plus en plus la roche mère. Entre 600-700m il y a du ~~PHOTO~~ Dépot environ 10cm qui repose sur des pierres sur la roche mère. Le sol est sable ~~grossier~~ le moyen à grossier.

Finalement aucune trace d'activité anthropique ancienne n'est été noté dans la zone Kang-2-

Dossier : 7202-14-ADD Direction : Programmation autochtone et Plan nord

Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2011

Municipalité : Kamagnouk

Route : 1

Projet : 154-05-1320

Date : 19-9-2014 Nombre de Secteur : 2/4

Secteur : K2	Début :	+	Fin :	+	Long :		
Largeur :	Superficie (m ²) :	Technique :			Nombre sondage	+	-
		Iv	Sa	Sp	Sq	Tr	

Iv : Insp. visuelle Sa : sond. alterné Sp : sond. ponctuel Sq : sond. en quinconce Tr : tranchée

<p>Topographie</p> <p>en pente ascendante vers le nord-est</p> <ul style="list-style-type: none"> - Petits replats occasionnels - Plaine alluviale près du fossé - Roches exposées au vent 	<p>Stratigraphie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Litiers sur graviers de F1 et schiste sur rochers noirs - Cailloux et graviers sur sable - Litiers sur rochers noirs 	<p>Remarque</p> <p>1</p>
<p>Drainage</p> <p>bon</p>	<p>Végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> - herbes, claudon - splénium, Petit foin 	<p>Perturbation</p> <p>sur la côte est des rochers. A la Poterie.</p> <p>ancien chemin de services</p>
<p>Hydrographie</p> <p>2 rivières du Ruisseau</p>		

Photo : voir catalogue photo

Commentaire

Client : ministère des Transports du Québec Dossier : 7202

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : _____ Projet : 154-05-1350

Structure : _____ Secteur / zone : Kory-3

Fiche descriptive (suite)

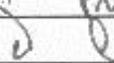
Description des secteurs (suite) :

La zone ³ forme un couloir vers le sud-est à partir du chemin d'accès à l'aéroport. La partie désignée comme d'intérêt archéologique formant 3 secteurs A-B-et C.
Le secteur A a une longueur de 40m par 12,5m de large. Elle est au bord du chemin des ~~tr~~ d'opérateurs et est en pente on note une bonne qualité de blocs assemblés au bordure et dans la pente qui provient de l'aménagement du chemin. Le sol y est

Zones d'exclusion :

compacts préexistants sur la route schéma en plan comme c'est connu dans le roc. Dans le secteur B on retrouve que le sol est formé de gravier sur Roche en place. Le bloc assemblée plus clairement dans la Partie Est du secteur B. Le secteur C a les mêmes caractéristiques sans

Commentaires :

Seul le bloc visible est daté vers les derniers 100m du secteur C. près du chemin à la fin de la zone il y avait du sable et gravier mais elle est probablement le résultat d'un remaniement des PHOTO:  la construction de la route

Dossier : *7ADJ-14 HRC* Direction :

Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2011

Municipalité : *Kombikiruk*

Route :

Projet : *154-05-1320*

Date : *10-9-2014* Nombre de Secteur : *5/4*

Secteur :	Début :	+	Fin :	+	Long :		
Largeur :	Superficie (m ²) :	Technique :			Nombre sondage	+	
<i>K3</i>		lv	Sa	Sp	Sq	Tr	

lv : Insp. visuelle Sa : sond. alterné Sp : sond. ponctuel Sq : sond. en quinconce Tr : tranchée

<p>Topographie</p> <ul style="list-style-type: none"> - en pente au début - Plat et bosselé sur les derniers mètres - irrégulier et accidenté du côté nord-est 	<p>Stratigraphie <i>Litris - Lpékan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - sable grossier avec galet et gravier - 	Remarque
<p>Drainage</p> <p><i>Bon.</i></p>	<p>Végétation</p> <p><i>cladonia et herbes</i></p>	<p>Perturbation</p> <p><i>plusieurs champs de gravier, air d'explosion dégageant</i></p> <p><i>Sol regularisé et drainé</i></p>
<p>Hydrographie</p> <p><i>Lois des cours d'eau</i></p>		
<p>Photo :</p> <p><i>voir catalogue photo</i></p>		
<p>Commentaire</p>		

Client : ministère des Transports du Québec

Dossier : 7202-14-AD01

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 21-9-2014

Projet : 154-05-1320
Kangy-Be

Structure : _____

Secteur / zone : Kang-94

Fiche descriptive

Description générale :

Le zone K⁴ est pratiqué dans l'aéroport et correspond à une aire de 100m par 25m : il y a de la gravel partant depuis les coupe nature, l'eau s'écoule dans une partie basal situé au NO de la zone. Il n'y a aucun tout de la zone a suite les effet de la machinerie lourde ou stationnement l'équipement de diversifia a cet endroit 10 sondage on été réaliser tous montrent une couche de gravier et concasse.

Description des secteurs :

Il s'agit d'un terrain probablement régulière à la machinerie lourde pour because de gravier une couche de 10 à 20cm de concasse est observable en surface. l'herbe a et l'herbe commencent à pousser au travers

L'endroit aucun et partie un peu plus que lors avant le temps D a et gravier

Dossier : *FDL-14-ADD1* Direction : *Générale des Terroirs*
direction de la planification des communes et du nord

Tableau inventaire archéologique - Synthèse des activités - MTQ 2011

Municipalité : *KOMGIRSUKE* Route :
 Projet : *154-05-1328* Date : *20* Nombre de Secteur : *4/4*

Secteur : <i>K4</i>	Début :	+	Fin :	+	Long :		
Largeur :	Superficie (m ²) :	Technique :			Nombre sondage	+	-
		lv	Sa	Sp	Sq	Tr	

lv : Insp. visuelle **Sa** : sond. alterné **Sp** : sond. ponctuel **Sq** : sond. en quinconce **Tr** : tranchée

Topographie	Stratigraphie	Remarque
<i>Plat avec déflation au centre</i>	<i>• gravier concassé sable et gravier Humide</i>	
Drainage	Végétation	Perturbation
<i>Mauvaises</i>	<i>herbe, claudia</i>	<i>zone complètement recouverte de concasse et gravier de sable, accumulé</i>
Hydrographie		
<i>Loi de cou d'eau</i>		
Photo :	<i>Voir catalogue photo</i>	
Commentaire		

INUKJUAK

Client : ministère des Transports du Québec

Dossier : 7202-14-AD01

Intervention archéologique : Inventaire; Fouille; Surveillance; Autre:

Date : 19-21-9-2014

Projet : 154-11-0420

Structure : MIN

Secteur / zone : INUKJAK - A à J = 1 à 10

Fiche descriptive (suite)

Description des secteurs (suite) :

9 = Plusieurs endroits plats, pente sud-ouest à souffler des 71 ans de récupération de gravier. Les caniveaux sont rendus à environ 50m du bord de la zone. Sol constitué de gravier hétérogène couleur orange à rouge. Le Roche en place est présent sans qu'il y ait de sable et parfois en suite. La pente au nord-ouest est ^{inondée} humide. Quelques parcelles sèches ont été utilisées pour l'usage des matériaux de construction (bitume) du côté Est de la route. La zone est affectée par du zero humidité et d'autres nivellements et inondations.

Zones d'exclusion :

Le Secteur 10 comporte plusieurs petits surfaces près de la Rivière côté Est de l'empire. Le centre est complètement inondé par le petit lac. Les Terres au sud du lac etent de sable et gravier, plus de 100m. Inondées par endroits. Les pentes plus basses devraient être affectées le prochain hummocky qui rend le

Commentaires :

Sol inondé, on retrouve de l'humus humide sur 15cm au dessus de sable. L'humus est plus bas à qui nous qui se pose sur le côté plus au sud.

PHOTO: voir catalogue photos