



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
ROUTE 138
RIVIÈRE MINGAN

CANQ
TR
GE
CA
372

Esther Laforte, consultante en archéologie
Janvier 1989

469222

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE
ROUTE 138
RIVIERE MINGAN



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Contrat no: 1140-88-269

Esther Laforte

Consultante en archéologie

FEVRIER 1989

RAPPORT FINAL

CANQ
TR
GE
CA
372

REMERCIEMENTS

Nous aimerions remercier toutes les personnes et les organismes qui, par leur collaboration ont permis la réalisation de cette recherche:

Monsieur Denis Roy archéologue, du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec.

Monsieur Philippe Poulin géomorphologue, du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec.

Monsieur Bernard Hébert archéologue, pour sa participation aux travaux de terrain.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES CARTES ET TABLEAUX

1.0 MANDAT	1
2.0 LOCALISATION DES TRAVAUX	2
3.0 METHODOLOGIE	2
3.1 Recherche documentaire	2
3.2 Travaux de terrain	3
3.3 Composition de l'équipe et durée des travaux	4
4.0 HISTOIRE DE L'OCCUPATION HUMAINE DU TERRITOIRE	4
4.1 Période préhistorique	4
4.2 Période historique	5
5.0 SITES ARCHEOLOGIQUES	7
6.0 MILIEU PHYSIQUE	7
7.0 RESULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE	9
8.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	14

BIBLIOGRAPHIE

CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES

CATALOGUE DES DIAPOSITIVES

LISTE DES CARTES ET TABLEAUX

CARTE 1: Localisation de la zone d'étude, échelle 1: 250 000

CARTE 2: Localisation de la zone d'étude, échelle 1: 50 000

PHOTOGRAPHIE AERIENNE: Localisation de la zone d'étude, échelle 1: 12 000

CARTE 3: Localisation des sites archéologiques et de la zone inventoriée

TABLEAU 1: Occupation humaine de la période préhistorique

TABLEAU 2: Occupation humaine de la période historique

TABLEAU 3: Chronologie des événements post-glaciaires

TABLEAU 4: Justification et localisation des sondages par chaînage

Profil stratigraphique schématisé

1.0 MANDAT

En septembre 1988, le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec nous confiait le mandat de réaliser la reconnaissance archéologique sur un tronçon de la route 138 dans la municipalité de Longue Pointe de Mingan sd sur la Moyenne-Côte-Nord. Cette recherche s'inscrit dans le cadre des études effectuées par le ministère des Transports du Québec à l'occasion de la réfection de certains tronçons de la route 138.

Le mandat confié par le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec comprenait cinq objectifs:

- 1- Effectuer une reconnaissance archéologique afin d'identifier d'éventuels sites archéologiques préhistoriques, historiques amérindiens et historiques eurogènes impliquant une inspection visuelle et l'excavation de sondages à l'intérieur des limites de l'emprise retenue pour la réalisation du projet de réfection routière.
- 2- Le cas échéant, réévaluer l'état de conservation des sites archéologiques connus pouvant être menacés de destruction lors de la construction routière.
- 3- Le cas échéant, procéder à la localisation, à la délimitation relative et à l'évaluation du ou des sites archéologiques découverts lors de la reconnaissance ou localisés antérieurement.
- 4- Le cas échéant, proposer des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et/ou de mise en valeur du patrimoine archéologique identifié dans le corridor d'étude, en fonction des caractéristiques des sites archéologiques ainsi que de la menace appréhendée des travaux effectués par le Ministère ou pour le compte de celui-ci.
- 5- Produire les rapports archéologiques.

2.0 LOCALISATION DES TRAVAUX

La zone sujette à la reconnaissance archéologique a été délimitée par le ministère des Transports du Québec. Il s'agit d'une correction de courbe de la route 138 (Courbe à la Mélasse), d'une longueur de 640 m. dans une emprise de 30 mètres. Dans la partie ouest le nouveau tracé passera au nord de la route actuelle, tandis que dans la partie est passera au sud. (voir cartes et photographie aérienne de la localisation de la zone d'étude)

Cette zone se situe géographiquement dans la région de la Moyenne-Côte-Nord entre trois tributaires importants du Saint-Laurent, soit à l'ouest de la zone, la rivière Saint-Jean (18,25 km.) et à l'est de celle-ci la rivière Manitou (1,5 km.) elle-même tributaire de la rivière Mingan (3,5 km. de son embouchure avec le Saint-Laurent). La zone d'étude est située dans la municipalité de Longue Pointe de Mingan sd, dans la circonscription électorale de Duplessis, à 1,5 km. à l'ouest du village de Mingan et à 5,5 km. à l'est du village de Longue-Pointe. Précisément les coordonnées à la limite ouest de la zone d'étude sont les suivantes; M.T.U. 5571300 m. N., 424150 m. E. et latitude 50° 17' 29" N, longitude 64° 03' 50" O, tandis que ceux de la limite est se lisent comme suit; M.T.U. 5571150 m. N., 425400 m. E. et latitude 50° 17' 23" N, longitude 64° 02' 48" O. (carte 22 1/7)

3.0 METHODOLOGIE

3.1 RECHERCHE DOCUMENTAIRE

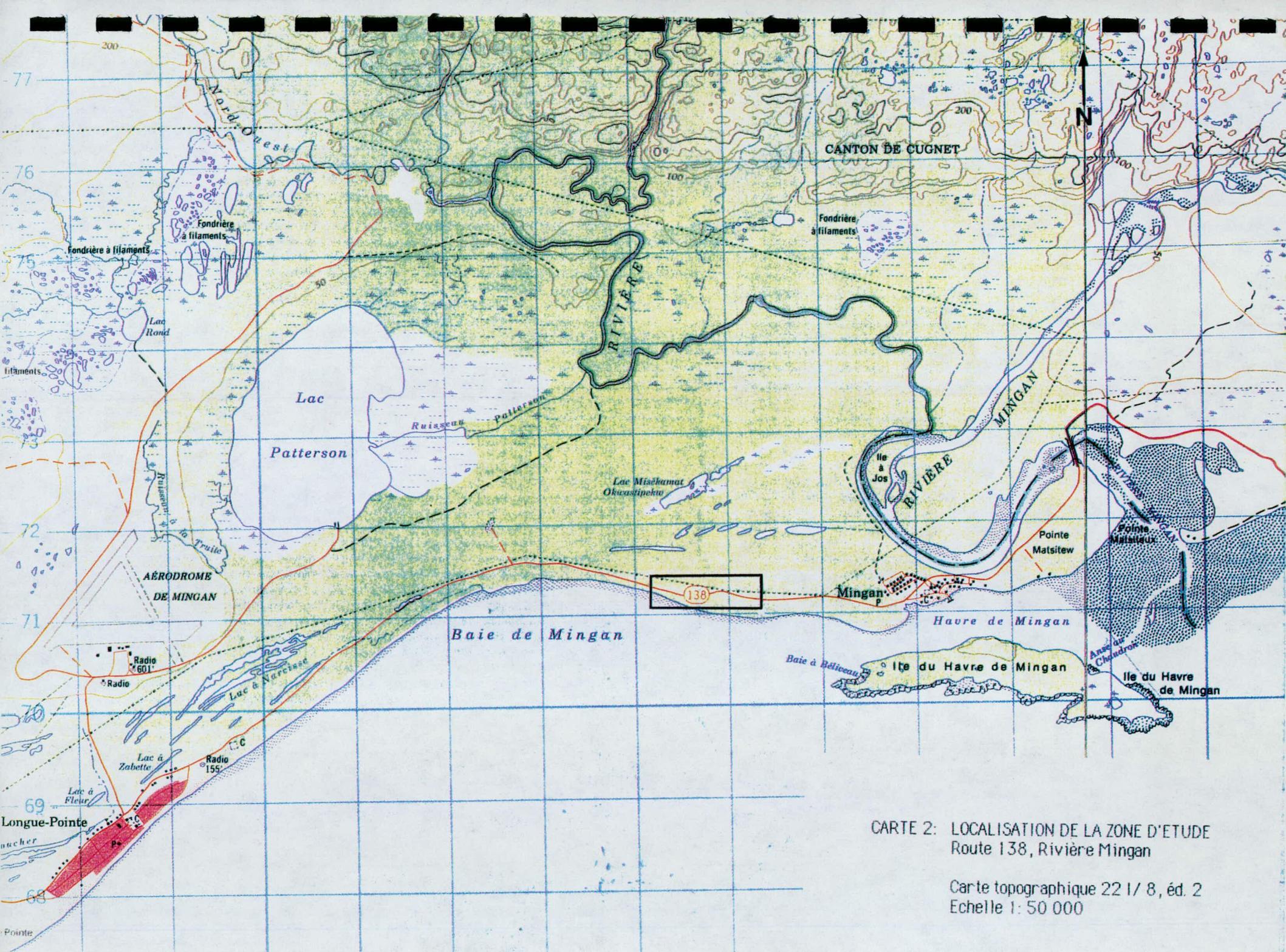
Préalablement à la réalisation de l'inventaire archéologique sur le terrain la documentation archéologique a été consultée au Service du patrimoine du ministère des Affaires culturelles du Québec, afin d'identifier la nature des travaux archéologiques antérieurement



CARTE 1: LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE
Route 138, Rivière Mingan

Carte topographique 22 I, éd. 2
Echelle 1: 250 000

D É T R O I T



CARTE 2: LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE
Route 138, Rivière Mingan

Carte topographique 22 I / 8, éd. 2
Echelle 1: 50 000



LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE
Route 138, Rivière Mingan

Photo: Q75409-144
Echelle 1: 12 000

Q75409-144



réalisés dans la région de la zone d'étude ainsi que la présence de sites archéologiques déjà connus.

Une analyse par stéréoscopie des photographies aériennes à l'échelle de 1: 12 000 (Q 75409-142 à 146) ainsi qu'une analyse de cartes topographiques aux échelles de 1: 50 000 (22 1/8, éd. 2) et de 1: 250 000 (22 1, éd. 2) ont aussi été effectuées afin de déterminer sommairement le potentiel archéologique de la zone d'étude.

3.2 TRAVAUX DE TERRAIN

L'inventaire archéologique fut strictement limité à l'emprise du tronçon. Les opérations de déboisement et d'arpentage du centre ligne préalablement effectuées facilitèrent l'accès au terrain.

La zone a d'abord fait l'objet d'une inspection visuelle minutieuse et systématique: premièrement pour identifier d'éventuelles formes, structures ou autres traces d'occupations humaines anciennes et deuxièmement afin de valider la sélection des secteurs à examiner par sondages.

Lorsque l'inspection visuelle le justifiait (voir tableau 4 des justifications et de la localisation des sondages par chaînage) des sondages archéologiques exploratoires étaient effectués dans les secteurs retenus.

Le nombre de sondages effectués par secteur ainsi que leur disposition étaient déterminés en fonction de la qualité et de la superficie de chaque secteur.

L'excavation des sondages était pratiquée à la pelle et/ou à la truelle. La superficie de chaque sondage était comprise entre 40 x 40 cm. et 50 x 50 cm. Chaque sondage a été fouillé par couche naturelle et la profondeur était déterminée par l'atteinte de la couche de sol présumée archéologiquement stérile.

Tous les sondages exploratoires ont été comptabilisés par secteurs. Toutes les mesures, notes, photographies, profils stratigraphiques et observations pertinentes ont été consignés au cours de cet inventaire.

3.3 COMPOSITION DE L'EQUIPE ET DUREE DES TRAVAUX

Les travaux d'inventaires sur le terrain ont été consignés par une équipe composée de deux archéologues, à l'intérieur d'une période de huit jours, entre les 3 et le 10 octobre 1988. Les travaux préparatoires ainsi que la rédaction du rapport ont été réalisés par la détentrice du permis de recherche archéologique du ministère des Affaires culturelles (88-LAFO-01).

4.0 HISTOIRE DE L'OCCUPATION HUMAINE DU TERRITOIRE

4.1 PERIODE PREHISTORIQUE

L'histoire culturelle de la Moyenne-Côte-Nord a déjà été résumée par divers archéologues lors d'études concernant cette région (Chevrier, 1977; Samson, 1979; Laforte, 1985 et al.). C'est à partir de ces documents que nous présentons une brève synthèse de l'occupation humaine de la période préhistorique pour la région de la zone d'étude sous la forme d'un tableau synthèse afin d'en faciliter la consultation (Tableau 1). Cette synthèse chronologique qui est en rapport avec les conditions climatiques présente les différents groupes culturels qui ont occupé cette région à l'époque préhistorique ainsi que leurs principaux traits culturels en fonction de leurs modes d'exploitation des écosystèmes.

En 1985, de nouvelles données ayant trait au climat et à l'hydrographie permettaient de réévaluer une des hypothèses archéologiques déjà élaborée pour cette région: (Laforte, 1985: 12)

TABLEAU 1 : OCCUPATION HUMAINE DE LA PERIODE PREHISTORIQUE

PERIODE CHRONOLOGIQUE (A.A.)*	CONDITIONS CLIMATIQUES	GROUPES CULTURELS	TRAITS CULTURELS	
			EXPLOITATION DES ECOSYSTEMES	MODES D'ADAPTATION
8 000	Optimum climatique			
7 000	↓ Refroidissement climatique	Archaïque maritime	Chasse au gros gibier surtout à l'intérieur des terres	Matériel lithique: couteaux bifaciaux, pointes de projectiles, grattoirs, objets en pierre polie Groupes sociaux multi-familiaux
6 500		Archaïque du Bouclier		
6 000				
5 000			Chasse aux petits mammifères terrestres sur la côte	Matériel lithique: miniaturisation de l'outillage Nomadisme restreint Groupes sociaux uni-familiaux Economie plus diversifiée
3 000				
2 700	Refroidissement (Age de fer)		Retour à la chasse au caribou à l'intérieur des terres	Groupes sociaux multi-familiaux
2 400				
2 000				
1 800				
1 500	Réchauffement	Contact avec les populations sylvo-côle du sud-ouest	Chasse aux petits mammifères terrestres sur la côte et pêche	Apparition de la poterie
550		Invasion des Inuit de tradition Thuléenne	Ressources marines de la côte	
200	Refroidissement (Petit âge glaciaire)			
0 l'actuel	↓			

* Avant-aujourd'hui: avant 1950 de notre ère

Le déplacement des groupes humains, de l'intérieur des terres vers la côte et vice-versa, avait toujours été interprété en fonction de la migration ou déplacements du gros gibier s'effectuant en fonction des fluctuations climatiques. Jusqu'à récemment, l'on considérait qu'entre 5 000 ans A.A. et 3 000 ans A.A. un réchauffement climatique marqué aurait entraîné la diminution graduelle du caribou et le déplacement des groupes humains qui étaient alors à l'intérieur des terres vers la côte à la recherche du petit gibier et de la faune marine (Samson, 1979: 15). Cette explication paraît aujourd'hui moins vraisemblable puisque cette période (de 5 000 ans A.A. à 3 000 ans A.A.) fait plutôt partie d'une longue phase de refroidissement climatique qui débuta vers 6 000 ans A.A. D'autres facteurs plus significatifs d'ordre hydrographique et géomorphologique auraient favorisé ce déplacement de l'intérieur des terres vers la côte. En effet c'est durant cette période que les niveaux de terrasse de 30 et 15 mètres ont été exondés. L'assèchement des surfaces, le développement de la végétation et des écosystèmes littoraux et intertidaux ainsi que l'établissement de tourbières à mares introduisant une certaine diversité faunique, auraient en effet offert un potentiel attrayant pour les groupes humains sur la côte.

Les résultats de l'analyse concernant les données de l'occupation humaine du territoire durant la période préhistorique démontrent l'existence d'un va-et-vient périodique (s'étendant sur plusieurs centaines d'années) entre le littoral et l'intérieur des terres au cours de cette période. Ces données permettent d'identifier certains des schèmes d'établissement saisonniers qui furent propre à ces groupes humains. Elles démontrent également que ces schèmes d'établissement sont en étroite relation avec le potentiel faunique des aires occupées par ces groupes.

4.2 PERIODE HISTORIQUE

L'arrivée des Européens sur la Côte-Nord transforma l'organisation socio-économique des Amérindiens de la période préhistorique en modifiant substantiellement leurs schèmes de subsistance. À

l'époque du contact avec les premiers européens, les Montagnais occupaient ce territoire et possédaient une économie de subsistance alors que les Européens arrivèrent avec une économie de marché. Le tableau 2 présente les grandes lignes de l'occupation humaine de la période historique et démontre bien les changements profonds provoqués par l'arrivée et l'implantation des Européens sur la Moyenne-Côte-Nord.

L'analyse des données sur l'occupation humaine historique indique qu'au début du XVI^e siècle:

- Les Européens arrivant de la mer s'installaient de préférence sur la côte, surtout dans les havres abrités mais également sur les îles en bordure de la côte;
- Les Montagnais venaient saisonnièrement aux comptoirs de traite des européens pour l'échange de peaux contre des armes, des pièges et des denrées alimentaires;
- Les Montagnais devinrent de plus en plus dépendant des postes de traite et occupèrent finalement le littoral pratiquement toute l'année;
- Les Acadiens, Madelinots, Gaspésiens, Jerseyais et Canadien-Français se regroupaient progressivement à l'intérieur de villages de pêcheurs sur la côte;
- Les Montagnais devinrent définitivement sédentaires suite à la création des "réserves indiennes" sur la côte par le Gouvernement fédéral.

De façon générale, les données concernant l'occupation humaine de la période historique, amérindienne et euro-québécoise, indiquent que la partie littorale de la zone d'étude se révéla certainement plus importante pour l'occupation humaine à cette période, que la partie intérieur des terres.

TABLEAU 2 : OCCUPATION HUMAINE DE LA PERIODE HISTORIQUE

PERIODE CHRONOLOGIQUE	GROUPES CULTURELS	HISTOIRE ET TRAITS CULTURELS
15e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Amérindiens - Pêcheurs Basques 	<ul style="list-style-type: none"> - Amérindiens— à l'intérieur d'un cycle saisonnier, combinaison de différentes activités de subsistance (chasse, pêche, cueillette) en fonction des ressources disponibles durant les diverses périodes de l'année - Surtout concentré à l'intérieur des terres - Pêcheurs Basques— présence saisonnière jusque vers 1620 - Occupaient les havres abrités et les îles de la côte - Pêche au cétacé— four à fondre la graisse de baleine - Pêche au loup-marin et à la morue - Peu de contact avec les Amérindiens
16e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Arrivée de Jacques Cartier 	<ul style="list-style-type: none"> - Prise de possession des terres au nom du roi de France - Troc des fourrures
17e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnais - Européens - Mics-Macs de la Gaspésie et Iroquoiens de la Haute-Vallée du Saint-Laurent 	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnais— reconquête de l'espace côtier par les Amérindiens, à l'aide d'armes échangées avec les Européens contre des fourrures - Européens— Le roi de France octroie aux Seigneurs des concessions pour l'établissement de postes de traite sur la côte, notamment celui de Louis-Joliette sur l'île du Havre de Mingan - Mics-Macs et Iroquoiens — parcourent sporadiquement le territoire
18e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnais - Européens: - Français <li style="padding-left: 20px;">- Anglais 	<ul style="list-style-type: none"> - Etablissement des trading-posts-bands— rassemblement de plusieurs familles nucléaires autour d'un même comptoir de traite durant la saison estivale, alors que l'hiver les Montagnais chassent et trappent à l'intérieur des terres - 1763— l'Angleterre conquiert la Nouvelle-France; les concessions passent aux mains des Anglais. Ils forment un consortium de marchands la "Labrador Company" qui fit faillite en 1820
19e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnais - Acadiens, Madelinots, Gaspésiens, Jerseyais et Canadiens-français - Arrivée de Johan-Beetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnais— durant ce siècle, deviennent de plus en plus dépendant des postes de traite et pratiquent leurs activités cynégétiques à proximité du littoral. Ils sont également victimes d'épidémies qui les déciment - Acadiens, Madelinots, Gaspésiens, Jerseyais et Canadiens-français— viennent pêcher et installer des postes de traite et des villages sur la Moyenne-Côte-Nord; notamment à Havre-Saint-Pierre - 1878— Johan Beetz (Belge) établit un poste de traite dans la baie portant aujourd'hui son nom
20e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnais - Pêcheurs francophones et anglophones 	<ul style="list-style-type: none"> - Vers 1950— fin de l'exploitation de l'intérieur des terres par les Montagnais - Sédentarisation de la population Montagnaise sur le littoral et éclatement du noyau familial— le Gouvernement fédéral crée des réserves et instaure la scolarisation obligatoire des enfants - Accroissement des villages de pêcheurs établis au 19e siècle - Développement des clubs de pêche aux saumons

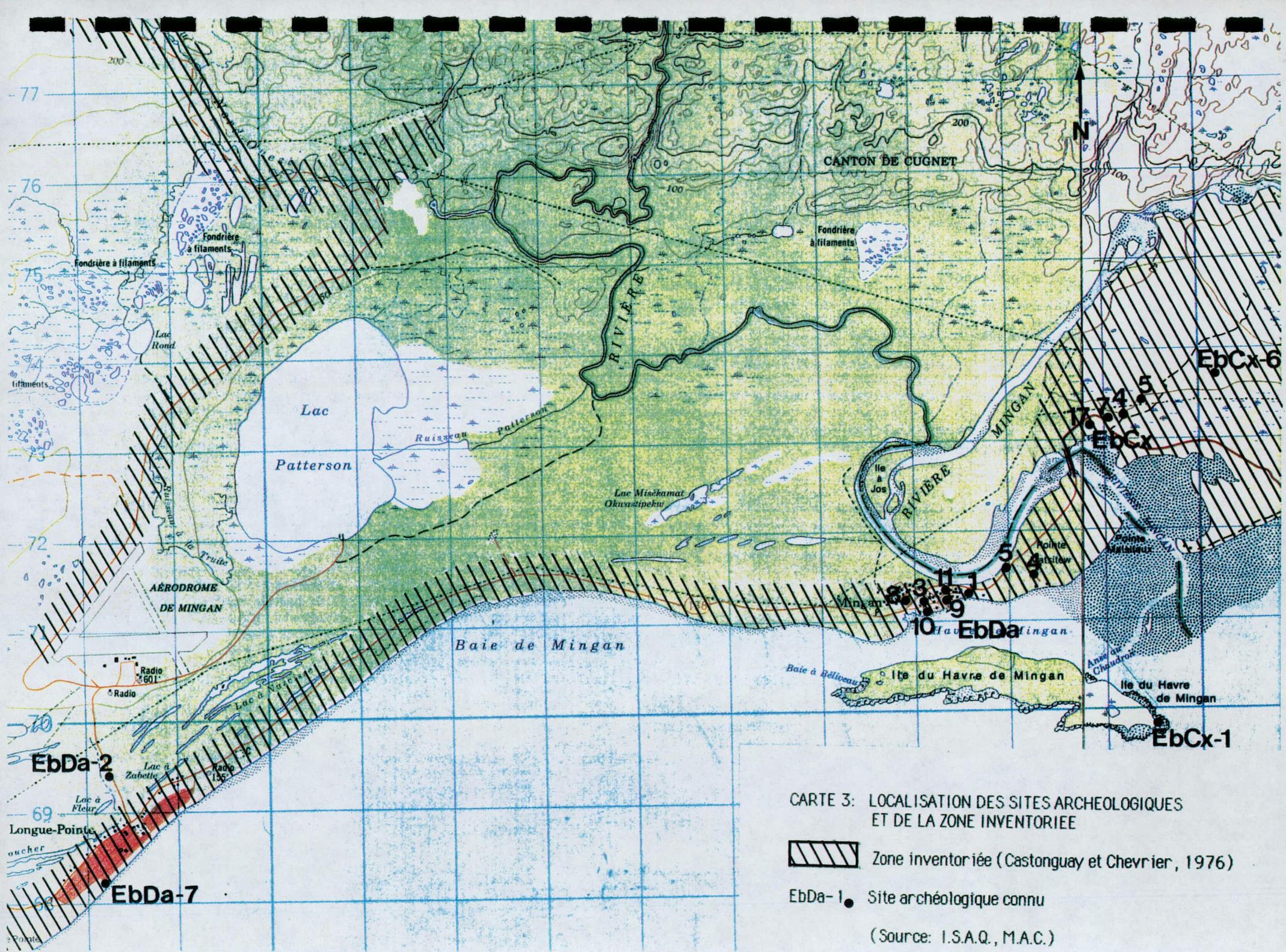
5.0 SITES ARCHEOLOGIQUES

Au cours de l'été 1976, une reconnaissance archéologique avait été effectuée dans la région de la zone d'étude; soit le long du littoral entre la rivière Sheldrake et Havre-Saint-Pierre sur la Moyenne-Côte-Nord. Pour des considérations d'accessibilité, de financement et d'urgence, les archéologues Castonguay et Chevrier avaient concentré leurs recherches le long de la côte. En effet, la construction de routes, le développement touristique et la coupe du bois représentaient alors les plus grands risques pour les sites archéologiques. De plus, une opération de sauvetage archéologique fut effectué par Daniel Chevrier à l'été de 1978 entre les rivières Jupitagon et Romaine.

La reconnaissance de 1976, qui a couvert la zone d'étude, ainsi que l'opération de sauvetage archéologique de 1978 ont permis de répertorier 16 sites archéologiques, dont certains étaient déjà connus, entre le village de Longue-Pointe et la rivière Mingan (incluant sa rive est). Parmi ces sites, on retrouve 11 sites archéologiques amérindiens préhistoriques (EbDa-1, 2, 3, 4 (4a), 5 et EbCx-1; 4, 5, 6, 7, 17) et 5 sites euro-québécois (EbDa-7, 8, 9, 10, 11). Cependant aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites d'emprise de la zone d'étude. (voir carte de localisation des sites archéologiques et de la zone inventoriée)

6.0 MILIEU PHYSIQUE

Le projet à l'étude est localisé sur la zone côtière de la marge orientale du bouclier canadien dans la région de la Moyenne-Côte-Nord. La zone d'étude qui est située sous le niveau d'altitude de 15 mètres par rapport au niveau de la mer, a été entièrement submergée lors de la transgression marine goldthwaitienne. (Morneau, 1985: 5 et 1988:4)



CARTE 3: LOCALISATION DES SITES ARCHÉOLOGIQUES ET DE LA ZONE INVENTORIEE

-  Zone inventoriée (Castonguay et Chevrrier, 1976)
 - EbDa-1 ● Site archéologique connu
- (Source: I.S.A.Q., M.A.C.)

Le tableau 3 illustre la séquence chronologique des événements post-glaciaires dans la région de la zone d'étude.

De façon générale, entre la rivière Saint-Jean et la rivière Mingan, nous sommes en présence de dépôts sableux prenant la forme d'anciens rivages où sont intercalés des tourbières et des petits lacs. Dans la zone d'étude les anciens cordons littoraux sont disposés de façon plus ou moins parallèles, tandis qu'ils varient grandement dans leurs orientations géographiques à l'échelle de la région à l'étude. Ces cordons présentent à la fois une pente faible et une mauvaise capacité de drainage d'où l'immense réseau de tourbières et de petits lacs. (Roy, Denis, 1983: 16)

La région de la zone d'étude fait partie du bassin hydrographique de la rivière Mingan. Le secteur compris entre les rivières Saint-Jean et Mingan ne possède pas d'écoulement d'eau important si ce n'est la présence de quelques petits ruisseaux parfois intermittents, généralement récents et servant le plus souvent de drainage aux tourbières. De plus, aucun cours d'eau n'est présent à l'intérieur des limites d'emprise du projet à l'étude.

La région de la zone d'étude possède un climat d'influence maritime comprenant des hivers relativement froids et neigeux ainsi que de courts étés frais et humides.

D'après la carte du couvert végétal du Québec-Labrador de P. Richard, la région de la zone d'étude fait partie du domaine de la pessière à mousses hypnaçées (c'est-à-dire mousses communes qui croissent sur la terre et les troncs d'arbre) (Richard, 1985: 45). Dans cette région la végétation se compose de deux éléments principaux: soit la forêt de conifères et les tourbières. Dans la zone d'étude, la végétation est caractéristique de celle que l'on retrouve généralement dans cette région au sommet des anciens cordons littoraux, c'est à dire une forêt de conifères dominée par l'épinette noire. On y observe également des sapins et des bouleaux. Le sol est recouvert de mousses,

TABLEAU 3: CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS POST-GLACIAIRES

CHRONOLOGIE (ans A.A.)	EVENEMENTS POST-GLACIAIRES	CONDITIONS CLIMATIQUE	CONTEXTE VEGETAL REGIONAL	ZONE D'ETUDE
12 500	-Episode glaciaire du Wisconsin	Très froide	Désert glaciaire	Recou- verte par le glacier
10 000	-Le golfe du St-Laurent est dégagé -Transgression marine; mer de Goldthwait -La glace recouvre encore toute la côte nord.	↓ Froide		Submer- gée
9 500	-Déglaçiation de l'actuel trait de côte. -Submersion par la mer de Goldthwait. -La marge glaciaire est en contact avec la mer de Goldthwait.			
8 000	-Niveau maximal de la mer de Goldthwait. -Niveau marin relatif: 130 mètres -Phase régressive des littoraux de la mer de Goldthwait	↓ Optimum climatique	Toundra herbeuse	Affores- tation et installa- tion de la faune actuelle
6 000	-Régression de la mer de Goldthwait			
3 000	-Exondation des niveaux de terrasse de 30 et 15 mètres.	Refroidis- sement climatique	Pessière à épinettes noires	Possibi- lité de suppor- ter une occupa- tion hu- maine
2 700	-Niveau actuel	Refroidis- sement (Age de fer)		
2 400		↓ Réchauffement	Végétation actuelle: Pessière à mousses hynacées	
1 800				
1 500		↓ Refroidisse- ment (Petit âge glaciaire)		
550				
200		↓		
"0" l'actuel				

principalement de sphaigne, dans les milieux humides et d'une végétation herbacée dans les zones découvertes. Notons cependant que plusieurs secteurs de la zone d'étude sont dépourvus de végétation, surtout aux abords de la route 138, conséquemment à des perturbations de nature anthropique.

Dans la région à l'étude plusieurs espèces fauniques présentent un intérêt économique pour les groupes humains qui ont possiblement exploité et pour ceux qui exploitent toujours ce territoire. Parmi la faune terrestre on retrouve le caribou, l'orignal, le castor, le rat musqué, le porc-épic, l'écureuil roux, le renard roux, la loutre et le vison d'Amérique. La faune aquatique se compose principalement de phoques communs, de phoques du Groenland et de phoques à capuchons. La faune avienne se compose de canards noirs, de garots communs, de becs-scies, de morillons à collier, de bernaches du Canada et de gélinoxes huppées. Parmi les espèces de l'ichtyofaune on retrouve entre autres l'omble de fontaine, le meunier, l'éperland arc-en-ciel, le saumon et l'anguille. (Laforte, 1985: 8 à 11)

Les résultats de l'étude du milieu physique indiquent que dans la zone d'étude, les conditions propices à l'occupation humaine sont en place depuis environ 6 000 ans.

7.0 RESULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

Le projet de correction de courbe du tronçon à l'étude est orienté ouest-est. Le chaînage 1+100 est situé à l'extrémité est de la zone d'étude et le chaînage 1+809,5 à l'extrémité ouest. Un tableau synthèse présente les justifications et la localisation des sondages par chaînage.

Dans la partie est de la zone d'étude le nouveau tracé passe au sud de la route 138 actuelle. Le début de cette courbe a été perturbé par les travaux de construction de la route 138 actuelle. En effet, entre les

TABLEAU 4: JUSTIFICATIONS ET LOCALISATION DES SONDAGES PAR CHAINAGE.

CHAINAGE	JUSTIFICATIONS	LOCALISATION DES SONDAGES
1+000	Le nouveau tracé suit la route 138 actuelle.	Aucun sondage
1+010 à 1+210	En partie sur la route 138 actuelle et en partie dans fossé de drainage et le remblai.	Aucun sondage
1+220 à 1+240	Le nouveau tracé traverse la route 138 actuelle.	Aucun sondage
1+250 à 1+300	Secteur de bouleversements mécaniques.	Aucun sondage
1+320	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 9 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+346,8	Topographie bosselée, pente douce et mauvais drainage dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 12 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+360	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 8 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.

1+380 à 1+400	Topographie très bosselée et pentes abruptes N-S et et S-N. dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Aucun sondage
1+405	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 13 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+420	Topographie très bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 1,50 mètres au S-O du piquet de chaînage du C.L.
1+440	Secteur décapé et de bouleversements mécaniques.	Un sondage négatif à 12 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+460	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 8 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+480	Secteur de bouleversements mécaniques	Un sondage négatif à 1,50 mètres au S du piquet de chaînage du C.L.
1+500	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 4 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.

1+520	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais dans la partie N. Bouleversements mécaniques dans la partie S.	Un sondage négatif à 4 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+530 à 1+550	Secteur de bouleversements mécaniques.	Aucun sondage
1+560	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais.	Un sondage négatif à 5 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+570	Secteur de bouleversements mécaniques.	Aucun sondage
1+580	Secteur de bouleversements mécaniques.	Un sondage négatif au piquet de chaînage du C.L.
1+590	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais.	Un sondage négatif à 8 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+600	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais.	Un sondage négatif à 8 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+610	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais.	Un sondage négatif à 8 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+620	Secteur de bouleversements mécaniques	Un sondage négatif à 1 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+630	Topographie très bosselée mauvais drainage.	Aucun sondage
1+640	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais.	Un sondage négatif à 8 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.

1+650 à 1+670	Secteur de bouleversements mécaniques.	Aucun sondage
1+680	Topographie bosselée et drainage moyen.	Un sondage négatif à 5 mètres au S-E du piquet de chaînage situé à la limite N de l'emprise
1+690 à 1+700	Secteur de bouleversements mécaniques.	Aucun sondage
1+710	Topographie bosselée et drainage moyen à mauvais.	Un sondage négatif à 14 mètres au N du piquet de chaînage du C.L.
1+720	Dans le fossé de drainage et le remblai de la route 138 actuelle.	Aucun sondage
1+730 à 1+809,5	Le nouveau tracé suit la route 138 actuelle.	Aucun sondage

chaînages 1+000 et et 1+210, la partie nord de l'emprise passe sur la route 138 actuelle tandis que la partie sud est situé dans le fossé de drainage et le remblai de la route. Puis entre les chaînages 1+220 et 1+240, le nouveau tracé traverse la route 138 actuelle. Aucun sondage n'a été effectué dans ce secteur. (Photos: 7.7 à 7.11)

À partir du chaînage 1+250 le nouveau tracé passe au nord de la route 138 actuelle. Entre les chaînages 1+250 et 1+310, le nouveau tracé est situé dans un secteur de bouleversements anthropiques. En effet, la partie sud de l'emprise se trouve dans le fossé de drainage et le remblai de la route 138 actuelle, tandis que la partie nord de l'emprise est situé dans une zone de bouleversements mécaniques. Aucun sondage n'a été effectué dans ce secteur, cependant les zones décapées ont fait l'objet d'une inspection visuelle minutieuse. (Photos: 7.0 à 7.3)

Dans le secteur comprenant les chaînages 1+320 à 1+520 la partie nord de l'emprise est située dans un boisé ponctué de zones bouleversées par un buteur vraisemblablement lors de la construction de la route 138 actuelle (voir Localisation de la zone d'étude sur la photographie aérienne). Les zones bouleversées sont de dimensions variables et possèdent une végétation de type herbaçé. Cependant, on y retrouve à l'occasion quelques jeunes sapins et épinettes noires de 1 à 2 mètres de hauteur (voir photo 7.4). Dans le boisé la topographie est bosselée, parfois en pente et le drainage de moyen à mauvais. La végétation arbustive est dense et se compose principalement de sapins, d'épinettes noires et de bouleaux tandis que le sol est recouvert de mousses, surtout de sphaigne. La partie sud de l'emprise a été bouleversée par des moyens mécaniques. Plusieurs zones sont décapées et ne possèdent aucune végétation tandis que d'autres présentent une végétation herbaçée. Compte tenu de son degré élevé de perturbation anthropique ce secteur possède un potentiel archéologique faible. Dans ce secteur les sondages archéologiques ont été disposés, un à tous les vingt mètres, selon la topographie, l'environnement, la végétation, les dépressions et la présence de souches ou racines importantes. De plus une inspection



7.7
à 7.9

0

Vue d'un secteur de bouleversements mé-
caniques et de la route 138 actuelle entre
les chaînages 1+140 et et 1+220. Prise
du piquet de chaînage 1+140.



7.10
et 7.11

0

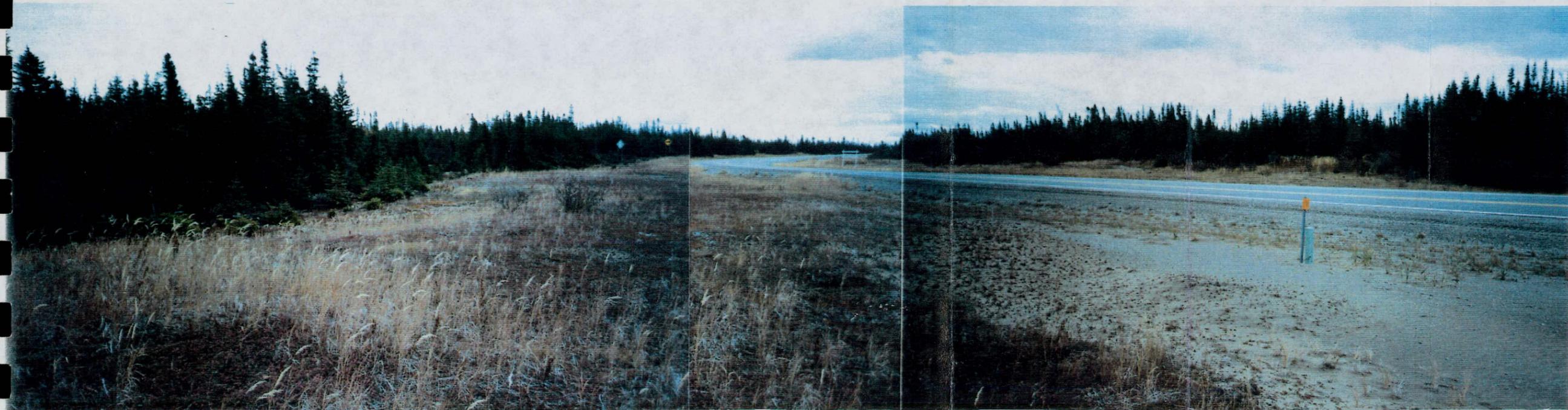
Vue générale du début du projet. Prise du
piquet de chaînage 1+000.



7.4

N

Vue d'un secteur de bouleversements mé-
caniques. Prise du piquet de chaînage
1+330, situé à la limite S de l'emprise.



7.0
à 7.3

N-E

Vue d'un secteur de bouleversements mé-
caniques. Prise du piquet de chaînage
1+320, situé à la limite S de l'emprise.

visuelle systématique et minutieuse a été effectuée dans les zones bouleversées et décapées. Au total 10 sondages négatifs ont été effectués dans ce secteur. Dans tous les sondages effectués dans le boisé (7 sondages) nous étions en présence d'un podzol dont la composition et l'épaisseur moyenne des couches étaient les suivantes: (voir profil stratigraphique schématisé)

- Couche 1: végétation, mousse (23 cm.)
- Couche 2: horizon AH, humus noir (1 cm.)
- Couche 3: horizon E, sable gris (3 cm.)
- Couche 4: horizon HB, sable jaune-orangé (11 cm.)

La profondeur des sondages variait entre 29 et 53 cm. avec une profondeur moyenne de 39 cm. (Photos: 5.12 à 5.15, 5.19 à 5.25 et 6.1 à 6.4) Dans ce même secteur, 3 sondages ont été effectués dans des zones bouleversées mécaniquement soit; en bordure du boisé (au chaînage 1+420), dans l'une des zones bouleversées par un buteur dont le boisé est ponctué (au chaînage 1+440) et dans la partie sud de l'emprise (au chaînage 1+480). Ces sondages ont été effectués afin de connaître la nature et le degré de perturbation du sol dans ces trois types de zone. Dans tous les cas les premiers horizons naturels de sol étaient absents. De plus, chacun des trois sondages possédait une stratigraphie particulière dont voici la description:

Sondage effectué au chaînage 1+420:

- Couche 1: sable noir (2 cm.)
- Couche 2: horizon HB, sable jaune-orangé (28 cm.)
- Couche 3: horizon HB induré (10 cm.)

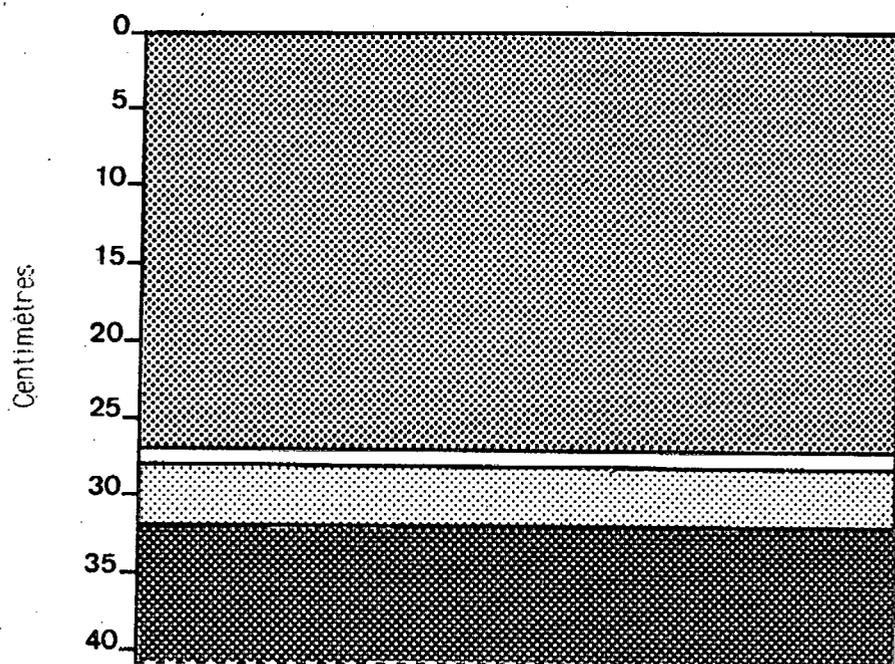
La profondeur de ce sondage a été de 40 cm. (Photos: 5.17 et 5.18)

Sondage effectué au chaînage 1+440:

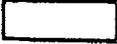
- Couche 1: sable noir (15 cm.)
- Couche 2: sable jaune-orangé (3 cm.)

PROFIL STRATIGRAPHIQUE SCHEMATISE

SONDAGE NEGATIF AU CHAINAGE 1+360



LEGENDE:

-  Couche 1: végétation, mousse
-  Couche 2: horizon AH, humus noir
-  Couche 3: horizon E, sable gris
-  Couche 4: horizon HB, sable jaune



5.12
à 5.15

S-E
à N-E

Vue générale de l'emprise entre la route
138 actuelle et le boisé, au chaînage
1+510.



5.19
à 5.24

N-O
à N-E

Vue générale de l'emprise entre les chaînages 1+400 et 1+440. Secteur décapé et de bouleversements mécaniques. Prise en bordure de la route 138 actuelle.



5.17

E

Profil stratigraphique du sondage effectué
au chaînage 1+420.



5.25

N

Vue générale de l'emprise au chaînage
1+400. Prise du piquet de chaînage situé
à la limite S de l'emprise.

- Couche 3: sable noir (2 cm.)
- Couche 4: sable jaune-orangé (2 cm.)
- Couche 5: sable noir (4 cm.)
- Couche 6: sable noir et racines en décomposition (26 cm.)
- Couche 7: sable noir avec lentilles de sable gris (9 cm.)

La profondeur de ce sondage a été de 61 cm.

Sondage effectué au chaînage 1+480:

- Couche 1: sable jaune-orangé (40 cm.)
- Couche 2: sable noir, ilménite (1 cm.)
- Couche 3: sable jaune-orangé (7 cm.)
- Couche 4: sable noir, ilménite (1 cm.)
- Couche 5: sable jaune-orangé (2 cm.)

La profondeur de ce sondage a été de 53 cm. (Photos: 5.16)

Comme dans le secteur précédent, entre les chaînages 1+530 et 1+710 la partie nord de l'emprise est située dans un boisé ponctué de zones bouleversées par un buteur semblables à celles déjà décrite. Dans le boisé la topographie est bosselée à très bosselée et le drainage de moyen à mauvais. La végétation est la même que dans le secteur précédent. La partie sud de l'emprise a également été bouleversée par des moyens mécaniques et possède plusieurs zones décapées. Dans ce secteur les sondages archéologiques ont été disposés, un à tous les dix mètres, selon la topographie, l'environnement, la végétation, les dépressions et la présence de souches ou racines importantes. De plus, des coupes ainsi qu'une inspection visuelle systématique et minutieuse ont été effectuées dans les zones bouleversées et décapées. Au total 9 sondages négatifs ont été effectués dans ce secteur. Dans la plupart des cas (7 sondages) nous étions en présence d'un podzol dont la composition et l'épaisseur moyenne des couches étaient les suivantes:



5.16

N

Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+480. (On remarque l'absence des premiers horizons naturels et la couche noire d'ilménite au fond du sondage)

- Couche 1: végétation, mousse (18 cm.)
- Couche 2: horizon AH, humus noir (3 cm.)
- Couche 3: horizon E, sable gris (2 cm.)
- Couche 4: horizon HB, sable jaune-orangé (14 cm.)
- Couche 5: horizon HB induré (10 cm.) (cette couche n'est présente que dans 2 sondages)

La profondeur des sondages variait entre 34 et 45 cm. avec une profondeur moyenne de 40 cm. (Photos: 5.11 et 2.35) Dans ce même secteur, 2 sondages ont été effectués dans des zones bouleversées mécaniquement, plus précisément dans le fossé de drainage et le remblai de la route 138 actuelle. Comme dans le secteur précédent, ces sondages ont été effectués afin de connaître la nature et le degré de perturbation du sol dans ce type de zone. Dans les deux cas les premiers horizons naturels de sol étaient absents. De plus, chaque sondage possédait une stratigraphie particulière dont voici la description:

Sondage effectué au chaînage 1+580:

- Couche 1: sable noir et gravier (7 cm.)
- Couche 2: sable jaune-orangé (33 cm.)
- Couche 3: sable noir, ilménite (1 cm.)
- Couche 4: sable jaune-orangé (7 cm.)

La profondeur de ce sondage a été de 48 cm.

Sondage effectué au chaînage 1+620:

- Couche 1: sable jaune-orangé (36 cm.)
- Couche 2: sable noir, ilménite (3 cm.)
- Couche 3: sable jaune-orangé (1 cm.)
- Couche 4: sable noir, ilménite (3 cm.)
- Couche 5: sable jaune-orangé (7 cm.)

La profondeur de ce sondage a été de 50 cm. (Photos: 5.10)



5.10

E

Profil stratigraphique du sondage effectué
au chaînage 1+620.



5.11

N

Vue d'un secteur de bouleversements méca-
niques au chaînage 1+540. Prise en bordure
de la route 138 actuelle.

Le secteur situé à la limite ouest du projet à l'étude (chaînages 1+720 à 1+809,5) a été perturbé par les travaux de construction de la route 138 actuelle. En effet, au chaînage 1+720, le nouveau tracé passe dans le fossé de drainage et la zone de remblai actuelle. Puis, à partir du chaînage 1+730 jusqu'à la fin de la zone d'étude, le nouveau tracé suit la route 138 actuelle. Aucun sondage n'a été effectué dans ce secteur. (Photos: 7.5 et 7.6)

Au total 19 sondages archéologiques ont été pratiqués à l'intérieur des limites d'emprise de ce nouveau tracé de correction de courbe. Tous les sondages se sont révélés négatifs et aucune trace d'occupation de nature anthropique n'a été décélée.

8.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Dans la zone d'étude tous les secteurs accessibles et ayant pu supporter des activités de nature anthropique de la période préhistorique ou historique ont fait l'objet de vérifications au moyen de sondages archéologiques. Aucune trace d'activités humaines anciennes n'a été localisé à l'intérieur des limites d'emprise du projet à l'étude.

L'inventaire archéologique qui fut pratiqué entre le 3 et le 10 octobre 1988 sur le projet de correction de courbe de la route 138 dans la municipalité de Longue Pointe de Mingan sd avait pour but de vérifier le potentiel archéologique des surfaces à l'intérieur des limites d'emprise du tracé. Les résultats de la reconnaissance archéologique furent négatifs et l'on peut présumer qu'aucun site d'activité historique ou préhistorique ne sera détruit à l'intérieur des limites d'emprise prévue pour la réalisation de ce projet de construction du ministère des Transports du Québec.



7.5
et 7.6

0

Vue de la fin du projet, en direction du
piquet de chaînage 1+809,5. Prise de la
route 138 actuelle au chaînage 1+720.

Il est cependant recommandé que la machinerie lourde qui sera affectée aux travaux de construction soit confinée à l'intérieur des limites prévues. De plus, les dépôts de matériaux meubles ainsi que les remblais devraient être également confinés à l'intérieur des limites d'emprise.

Les surfaces archéologiquement prospectées ne font l'objet d'aucune recommandation de protection ou de surveillance archéologique.

BIBLIOGRAPHIE

- BLONDIN, D.
"Les gens de la terre et les gens de la mer. Histoire économique de la Basse-Côte-Nord", M.A.C., Québec, 23 p.
- CASTONGUAY, D. et CHEVRIER, D.
1976 "Reconnaissance archéologique sur la Moyenne et Haute-Côte-Nord, 1976", rapport, I.S.A.Q., M.A.C., vol. 1, 160 p.
- CHEVRIER, D.
1977 "Préhistoire de la région de la Moisie", Les cahiers du patrimoine No 5, M.A.C., Direction générale du patrimoine, 376 p.
- CHEVRIER, D.
1978 "Sauvetages archéologiques sur la Moyenne Côte-Nord du Saint-Laurent entre Jupitagon et la Romaine, 1978", rapport, I.S.A.Q., M.A.C.
- LAFORTE, E.
1985 "Etude de potentiel archéologique, route 138, Havre-Saint-Pierre/Baie-Johan-Beetz", rapport, M.T.Q., Service de l'environnement, 46 p.
- MORNEAU, F.
1985 "Géomorphologie et aperçu de cadre écologique de la région de Havre-Saint-Pierre/Baie-Johan-Beetz", rapport, M.T.Q., Service de l'environnement, 40 p.
- MORNEAU, F.
1988 "Etude des incidences éco-géomorphologiques de la route 138, Havre-Saint-Pierre-Rivière-Joachim", M.T.Q., Service de l'environnement, 21 p.
- PARENT, M., DUBOIS, J.M.M., BAIL, P., LAROCQUE, A. et LAROCQUE, G.
1985 "Paléogéographie du Québec méridional entre 12 500 et 8 000 ans B.P.", In C. Chapdelaine (éd.). "La période Paléoindienne", Recherches amérindiennes au Québec. XV (1-2), pp. 17 à 37.

RICHARD, P.
1985

"Couvert végétal et paléoenvironnements du Québec entre 12 000 et 8 000 ans B.P., l'habitabilité dans un milieu changeant", In C. Chapdelaine (éd.). "La période Paléo-indienne", Recherches amérindiennes au Québec. XV (1-2), pp. 39 à 56.

ROY, D.
1983

"Reconnaissance archéologique, fossés de drainage, Longue-Pointe-de-Mingan", rapport, M.T.Q., Service de l'environnement, 43 p.

SAMSON, G.
1979

"Rapport de recherche archéologique dans le cadre de l'étude de localisation et d'impact sur l'environnement du prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz, comté de Duplessis, rapport, I.S.A.Q., M.A.C., 77 p.

THIBAUT, C.

"Inventaire des sites archéologiques du Québec", Service des inventaires, Direction générale du patrimoine, M.A.C.

CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES

Photo #	Orientation	Description
5.10	E	Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+620.
5.11	N	Vue d'un secteur de bouleversements mécaniques au chaînage 1+540. Prise en bordure de la route 138 actuelle.
5.12 à 5.15	S-E à N-E	Vue générale de l'emprise entre la route 138 actuelle et le boisé, au chaînage 1+510.
5.16	N	Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+480. (On remarque l'absence des premiers horizons naturels et la couche noire d'ilménite au fond du sondage)
5.17	E	Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+420.
5.18	E	Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+420.
5.19 à 5.24	N-O à N-E	Vue générale de l'emprise entre les chaînages 1+400 et 1+440. Secteur décapé et de bouleversements mécaniques. Prise en bordure de la route 138 actuelle.
5.25	N	Vue générale de l'emprise au chaînage 1+400. Prise du piquet de chaînage situé à la limite S de l'emprise.
7.0 à 7.3	N-E	Vue d'un secteur de bouleversements mécaniques. Prise du piquet de chaînage 1+320, situé à la limite S de l'emprise.

7.4	N	Vue d'un secteur de bouleversements mécaniques. Prise du piquet de chaînage 1+330, situé à la limite S de l'emprise.
7.5 et 7.6	0	Vue de la fin du projet, en direction du piquet de chaînage 1+809,5. Prise de la route 138 actuelle au chaînage 1+720.
7.7 à 7.9	0	Vue d'un secteur de bouleversements mécaniques et de la route 138 actuelle entre les chaînages 1+140 et et 1+220. Prise du piquet de chaînage 1+140.
7.10 et 7.11	0	Vue générale du début du projet. Prise du piquet de chaînage 1+000.

CATALOGUE DES DIAPOSITIVES

Diapo. #	Orientation	Description
2.35	N	Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+560.
6.1	E	Profil stratigraphique du sondage effectué au chaînage 1+360.
6.2	O	Vue générale du C.L., prise du piquet de chaînage 1+360.
6.3	E	Vue générale du C.L., prise du piquet de chaînage 1+500.
6.4'	O	Vue générale du C.L., prise du piquet de chaînage 1+500.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 128 273