

ᐱᐱᐱᐱ ᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ

Avataq Cultural Institute

ᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ

ᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ ᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ

Inventaire archéologique
des environs de l'aéroport de Kuujjuaq
Archaeological Survey of the
Areas Surrounding the Kuujjuaq Airport



ᐱᐅᑦᑕᑦ ᐱᐅᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦ

Avataq Cultural Institute

ᑕᐱᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦ

ᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦᑕᑦ

Inventaire archéologique
des environs de l'aéroport de Kuujjuaq
Archaeological Survey of the
Areas Surrounding the Kuujjuaq Airport

TABLE DE MATIERES

	PAGE
Liste des cartes	ii
Liste des photographies	iii
CONTENTS	1
Résumé	4
Summary	7
1. Introduction	10
2. Méthodes utilisées	12
3. Résultats de l'inventaire	15
4. Recommandations	18
Ouvrages consultés	19
Annexe 1 - Photographies	20
Annexe 2 - Carte	28

LISTÉ DES CARTES

		PAGE
Carte 1	Localisation du territoire à l'étude et des sites archéologiques connus	11
Carte 2	Localisation des zones à potentiel archéologique et des sites connus	13
Carte 3	Localisation des zones à potentiel archéologique peu vérifiable et des secteurs d'inventaire	29

LISTE DES PHOTOS

		PAGE
Couverture:	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par la clôture)	--
Photo 1	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par la clôture)	21
Photo 2	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par la clôture)	22
Photo 3	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par la clôture)	23
Photo 4	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par le chemin donnant accès au "range"	24
Photo 5	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par le chemin donnant accès au "range"	25
Photo 6	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par le chemin donnant accès au "range"	26
Photo 7	Vue générale de la zone à l'étude (secteur qui sera aménagé par la clôture)	27

• ህጋዊ ጥያቄዎች ለጥያቄዎቻችን ማረጋገጫ ስራ

ጥያቄዎችን ማረጋገጥ ወይንም ለሌሎች ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል። ለምሳሌ፣ ለጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል። ለምሳሌ፣ ለጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል።

ጥያቄዎችን ማረጋገጥ ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል። ለምሳሌ፣ ለጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል።

ወይንም ለሌሎች ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል። ለምሳሌ፣ ለጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል። ለምሳሌ፣ ለጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ለሚቀርቡ ጥያቄዎች ለማረጋገጥ ማስፈጸም ይቻላል።

RESUME

Le présent rapport concerne les résultats obtenus lors d'un inventaire archéologique réalisé comme mesure de mitigation à des travaux d'aménagements (érection d'une clôture, route d'accès) de l'aéroport de Kuujjuaq. Le résumé de ces travaux est présenté et sera précédé par un bref rappel des résultats obtenus lors de l'étude de potentiel archéologique de Kuujjuaq (ARKEOS, 1985).

. Résultats de l'étude de potentiel archéologique

Basée sur l'étude de données environnementales ethnographiques, ethnohistoriques, historiques et archéologiques, l'étude de pré-inventaire a permis de constater que le secteur immédiat à l'aéroport de Kuujjuaq possède un bon potentiel archéologique. En certains endroits perturbés (infrastructures aéroportuaires, réseau routier, carrière), ce potentiel a cependant été considéré comme non vérifiable.

L'érection de la clôture et la construction du chemin d'accès impliquent des aménagements restreints sur des distances totales respectives de 8,334 mètres et 1,226 mètres. En excluant les endroits perturbés de ces secteurs, le potentiel archéologique ne devient vérifiable que sur 3,685 mètre pour la clôture et 500 mètres pour le chemin d'accès.

Au cours de cette étude, il a été recommandé que les secteurs qui seront affectés par la construction de la clôture et du chemin d'accès fassent l'objet d'un inventaire archéologique sur le terrain. De plus, seuls les endroits ponctuels devant être aménagés et situés à l'extérieur des secteurs fortement perturbés devaient faire l'objet de cet inventaire.

Méthodes utilisées pour l'inventaire archéologique

Ce travail a été réalisé à l'intérieur d'un milieu aussi spécifique que celui de l'Arctique et a, en conséquence, été adapté à des particularités d'une archéologie nordique. En effet, la quasi absence d'un couvert forestier et la lenteur d'accumulation du sol ont pour effet de permettre à un oeil exercé de déceler en surface les éléments révélateurs d'une occupation humaine. Pour cette raison, l'inspection visuelle de la surface prend nettement plus d'importance. Le sondage n'est donc plus nécessairement l'outil de base à l'inventaire de terrain, bien qu'il ne faille pas en minimiser l'importance.

Lors des travaux de terrain, tout le territoire devant être aménagé par l'érection de la clôture et par la construction du chemin d'accès et localisé dans des secteurs à potentiel archéologique vérifiable fut systématiquement inventorié. Ce secteur a été couvert à pied ou en tout-terrain à trois roues.

Au préalable, l'aire d'étude a été inspectée en surface, afin de déceler toute trace du passé résultant d'activités humaines. Par la suite, des sondages d'environ 50 cm de côté furent creusés aux endroits jugés propices. Verticalement, la profondeur des sondages était variable, mais se situait généralement autour de 25 cm, suivant la nature des dépôts et le type de végétation.

Le milieu immédiat a été photographié sur film couleurs et noir et blanc. Un carnet des notes tenu quotidiennement a permis de recueillir les observations des archéologues sur le terrain.

. Résultats obtenus lors de l'inventaire archéologique

Les résultats de ces travaux se sont avérés décevants. En effet, aucun site archéologique n'a été identifié, malgré que les constructions prévues seront aménagées en des secteurs qui furent possiblement utilisés et exploités par l'homme, lors des périodes historiques et préhistoriques. Il semble que les conditions environnementales du milieu immédiat furent défavorables à un établissement de groupes humains.

Le territoire inventorié comportait fréquemment une topographie inégale alliée à un drainage inadéquat. Il est donc possible que d'autres espaces limitrophes, possiblement plus près de la Koksoak, aient été préférés.

. Recommandations

Suite aux résultats obtenus, il est suggéré que l'érection de la clôture et la construction du chemin d'accès pourront se faire sans danger apparent pour l'intégrité d'éventuels vestiges archéologiques. Toutefois, si des vestiges archéologiques devaient néanmoins être découverts lors de la construction des aménagements, il faudrait en avertir immédiatement l'archéologue de l'Institut Culturel Avataq.

SUMMARY

This report summarizes the results obtained through an archaeological survey carried out as a mitigative measure for new construction (fence, access road) at the Kuujjuaq airport. These results are presented and preceded by a brief review of results gathered through the Kuujjuaq archaeological potential study (ARKEOS, 1985).

. Archaeological potential study results

Based on the analysis of environmental, ethnographical, ethnohistorical and archaeological data, this study indicated that Kuujjuaq's close surroundings do in fact show an archaeological potential. In certain areas however (airport infrastructure, road network, quarry), this potential was considered as non-verifiable.

The fence and the access road involve localized construction on total distances of 8 334 m and 1 226 m respectively. Excluding disturbed areas in these sectors, archaeological potential is verifiable on a distance of 3 685 m for the fence, and 500 m for the access road.

It was recommended, in this study, that the areas affected by the fence and access road construction be the object of a detailed archaeological survey. This includes only areas located outside the zones which were greatly disturbed.

. Methods used for the archaeological survey

This survey was carried out in an area as specific as the Arctic environment and was therefore adapted to the characteristics of northern archaeology. Thus, the almost complete absence of tree coverage and the rather unchanging nature of the soil made it easier for a trained eye to detect signs of human occupation. Visual inspection of the surface is therefore an increasingly important method of searching for archaeological indications. Accordingly, surveys do not necessarily constitute the main method of site analysis any longer, although their importance should not be minimized.

During the actual site investigation, the study team systematically surveyed the entire area to be developed for the construction of the fence and access road, providing it was located in sectors whose archaeological potential was verifiable. This area was covered by foot or with a three-wheel all terrain vehicle.

The area had been previously visually examined for any trace of human activities. Bore holes, approximately 50 cm wide, were subsequently dug in the most appropriate locations. Although variable, the depth of these holes had an average of 25 cm, depending on the nature of deposits and type of vegetation. Immediate surroundings were photographed on colour as well as black and white film. All observations were recorded in a daily updated diary.

Results

Results were however disappointing since no archaeological site was found, even though the projected construction will be located in areas which may have been used by man in both the historical and prehistorical eras. It now seems that conditions in the immediate environment were unfavourable to the establishment of human settlements.

The surveyed area is often distinguished by uneven terrain and poor drainage. It appears that the other sectors in the region, possibly closer to the Koksoak River, were preferred.

Recommendations

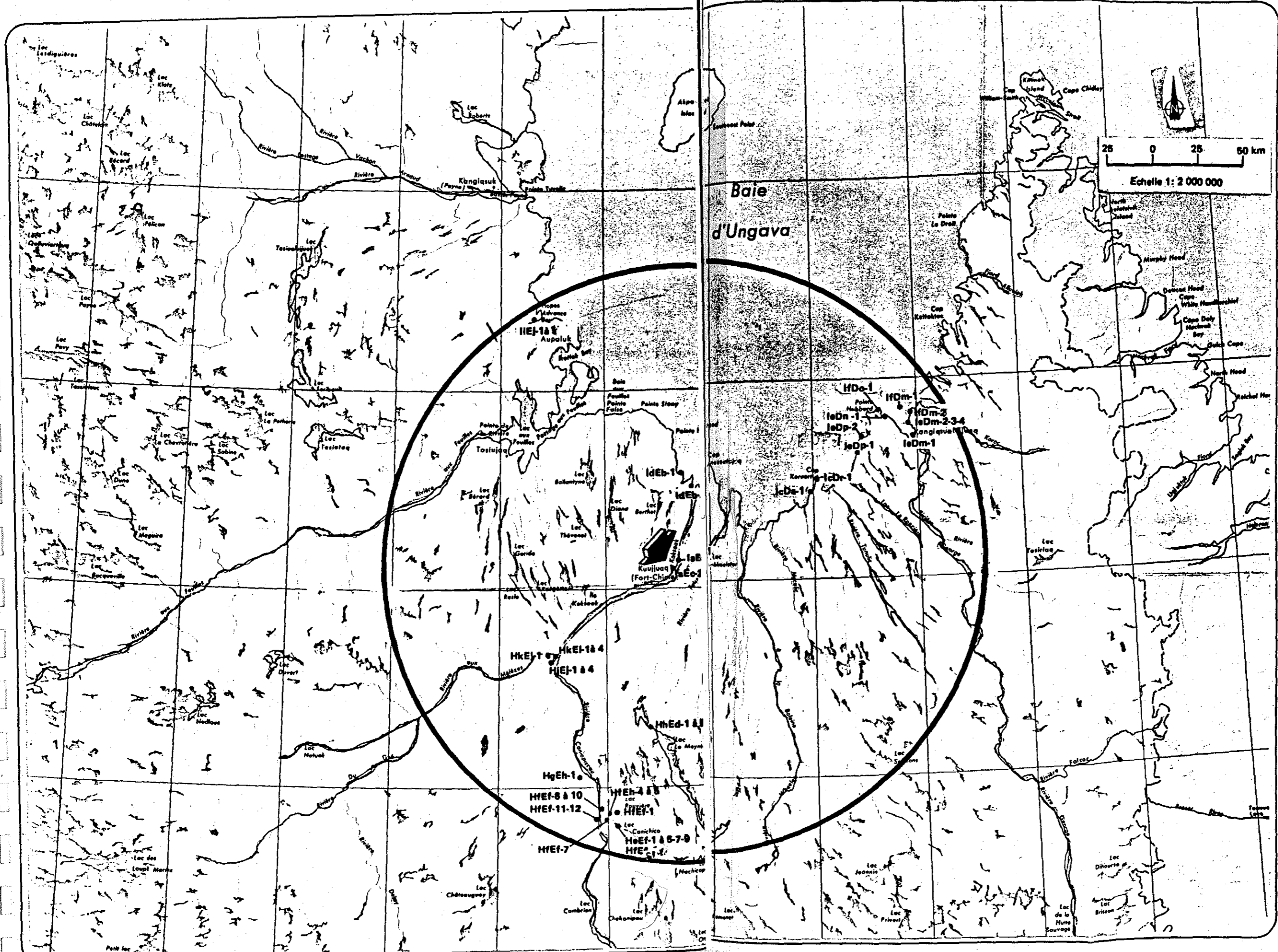
Given the results which were obtained, the fence and access road construction presumably could be carried out without apparent damage to possible archaeological vestiges, should there be any. However, if such remnants are discovered during construction, the Avataq Cultural Institute's archaeologist will have to be immediately advised of any find.

1. INTRODUCTION

Arkéos Inc. recevait en septembre 1985 d'Avataq Cultural Institute par le biais de la société Makivik, le mandat de réaliser un inventaire archéologique de terrain à proximité de l'aéroport de Kuujjuaq. Cet inventaire a porté particulièrement sur un territoire restreint devant être aménagé par l'érection d'une clôture ceinturant les deux pistes d'atterrissage (08-26 et 14-32) et par la construction d'une route donnant accès au "range".

Au préalable, une étude de potentiel archéologique de la région de Kuujjuaq a déjà été réalisée (ARKEOS, 1985). Cette étude a permis de distinguer différentes zones de potentiel archéologique vérifiable, peu vérifiable et restreint sur un territoire de 25 kilomètres carrés englobant Kuujjuaq et ses environs. Le territoire touché par les aménagements prévus comporte un potentiel archéologique vérifiable (sur une distance de 4,185 mètres) et peu vérifiable (sur une distance d'environ 5,375 mètres). Pour les besoins de cette étude, seuls les secteurs devant être aménagés et comportant un potentiel archéologique vérifiable furent inventoriés.

L'équipe de terrain, composée de Pierre Bibeau et de Claude Rocheleau, a séjourné à Kuujjuaq du 5 au 7 octobre 1985 inclusivement. Les résultats obtenus sur le terrain sont présentés dans les pages suivantes.



ᐱᐅᐱᐅᐱᐅᐱᐅ
**AVATAQ
CULTURAL INSTITUTE**

ᐱᐅᐱᐅᐱᐅ 1
CARTE 1
MAP 1

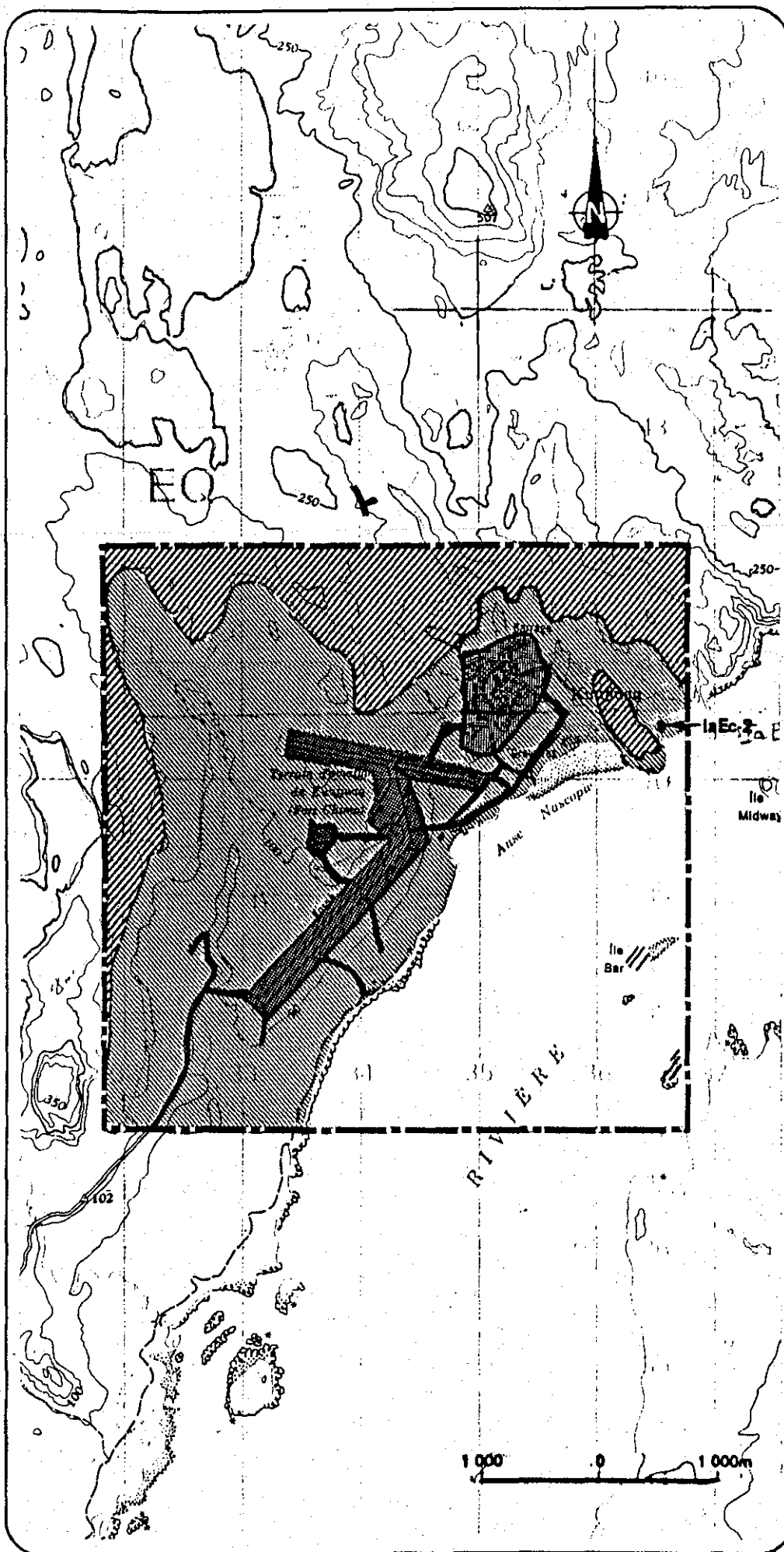
ᐱᐅᐱᐅᐱᐅᐱᐅ
ᐱᐅᐱᐅᐱᐅᐱᐅᐱᐅ
ᐱᐅᐱᐅᐱᐅᐱᐅᐱᐅ
LOCALISATION
DU TERRITOIRE
À L'ÉTUDE
ET DES SITES
ARCHÉOLOGIQUES
CONNUS
LOCATION OF
STUDY AREA
AND KNOWN
ARCHAEOLOGICAL
SITES

2. METHODES UTILISEES

Les méthodes d'inventaire qui furent employées sur le terrain, telles que décrites dans le présent rapport, découlent de l'évaluation préliminaire du potentiel archéologique (ARKEOS, 1985). Rappelons que d'un point de vue environnemental, la qualité du potentiel archéologique de la région de Kuujuaq est élevée. La seule présence limitrophe de la rivière Koaksoak confère un intérêt archéologique certain à l'environnement dans lequel s'insère la zone à l'étude. Cependant, du point de vue de l'occupation historique et préhistorique, la qualité du potentiel archéologique du territoire à l'étude et de ses environs semble faible (voir ARKEOS, 1985: 62-66).

L'érection de la clôture ceinturant les pistes d'atterrissages de Kuujuaq et la construction du chemin d'accès menant au "range" impliquent des aménagements restreints sur des distances totales respectives de 8,334 mètres et 1,226 mètres. En excluant les endroits perturbés de ces secteurs (aménagements aéroportuaires, routes), le potentiel archéologique ne devient vérifiable que sur 3,685 mètres pour la clôture (sur une largeur de 5 mètres) et 500 mètres pour le chemin d'accès. C'est donc précisément à ces endroits qu'eut lieu l'inventaire de terrain. Aux endroits perturbés, le travail ne s'est limité qu'à une brève inspection visuelle.

Toute l'espace inventorié a été inspecté à pied et à l'aide d'un véhicule tout-terrain à trois roues. Ce véhicule a grandement facilité les déplacements de l'équipe en plus d'être un mode de transport efficace et non perturbateur. Les axes d'inventaire furent distingués à l'aide d'une boussole et d'une carte au 1:5,000 fournie par le Client et indiquant les aménagements prévus.



ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
**AVATAQ
 CULTURAL INSTITUTE**

ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
**LÉGENDE
 LEGEND**

- ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 Territoire à l'étude
 Study area

- ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 Zone à potentiel
 archéologique
 vérifiable
 Verifiable
 archaeological
 potential zone

- ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 Zone à potentiel
 archéologique
 peu-vérifiable
 Non verifiable
 archaeological
 potential zone

- ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 Zone à potentiel
 archéologique
 restreint
 Restricted archaeological
 potential zone

- ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 Site archéologique
 connu
 Known archaeological
 site.

ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ 2
**CARTE 2
 MAP 2**

ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
 ᐱᐅᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱᐱ
**LOCALISATION
 DES ZONES
 À POTENTIEL
 ARCHÉOLOGIQUE
 ET DES SITES CONNUS
 LOCATION OF
 ARCHAEOLOGICAL
 POTENTIAL ZONES
 AND KNOWN SITES**

Mentionnons que le territoire menacé par les travaux d'aménagements a été inspecté en priorité. Par la suite, l'examen visuel aux endroits où il existait déjà certaines constructions fut réalisé.

Lors des travaux de terrain, tout le territoire devant être aménagé et localisé dans des secteurs à potentiel archéologique vérifiable fut couvert par une inspection visuelle de la surface afin de déceler toute trace du passé résultant d'activités humaines. Comme il fut déjà mentionné dans le texte de l'étude de potentiel archéologique de Kuujuaq, les vestiges d'établissements humains de l'Arctique sont la plupart du temps visibles en surface.

Outre cet examen de surface, des sondages étaient également réalisés. La localisation et la disposition de ceux-ci étaient influencées par plusieurs critères différents tel les traces de vestiges archéologiques visibles, la perception du milieu immédiat par l'archéologue, les contraintes naturelles (affleurements rocheux, tourbières, etc..) et la nature et l'importance des travaux devant être entrepris à certains endroits précis.

En plan, la dimension des sondages correspondait à des carrés d'environ 50 cm de côté, alors que verticalement, la profondeur était variable suivant la nature des dépôts et le type de végétation, mais se situait généralement autour de 25 cm.

Le milieu immédiat a été photographié sur film couleurs et noir et blanc. Un carnet de notes tenu quotidiennement a permis d'enregistrer les données environnementales du territoire en plus de compiler toutes informations pertinentes de nature archéologique.

3. RESULTATS DE L'INVENTAIRE

Les travaux de terrain menés par ARKEOS Inc. dans les environs de l'aéroport de Kuujjuaq ont porté sur un territoire restreint devant être aménagé par l'érection d'une clôture ceinturant les deux pistes d'atterrissage (08-26 et 14-32) et par la construction d'une route donnant accès au "range".

Aucun des sondages ou relevés effectués lors de l'inventaire de terrain n'a permis la découverte d'un site archéologique. Malgré l'absence de vestiges du passé, le travail effectué (incluant l'étude de potentiel archéologique des environs de Kuujjuaq) apporte certains éléments nouveaux à l'archéologie. En effet, la synthèse des données connues, de même qu'une vérification ponctuelle sur le terrain demeurent, pour la région, un corpus valable.

Les données environnementales observées sur le terrain nous indiquent que la zone à l'étude possède une topographie généralement plane, présentant une faible inclinaison vers les rives de la rivière Koksoak. Cependant, le micro-relief nous démontre à quelques endroits une morphologie bosselée. Les matériaux superficiels sont constitués de till grossier (gravier, cailloux, blocs) qui ont été remaniés dans une faible mesure lors de l'épisode marin et par la rivière Koksoak au cours de son évolution. La roche en place affleure par endroits, mais ne contrôle pas la topographie.

Les aménagements aéroportuaires et les infrastructures connexes ont nécessité le réaménagement de certains secteurs de la zone à l'étude. Ceci a surtout été remarqué à l'extrémité sud-ouest de la piste 08-26 (route existante, guides lumineux pour les

avions, tablier de la piste, gravière), dans les environs de l'aérogare (diverses structures reliées à l'aéroport, route donnant accès au village de Kuujjuaq) et à l'extrémité nord-ouest de la piste 14-32 (tablier de la piste). Ailleurs, le milieu semblait intact. En raison de la taille des particules qui constituent le till, le drainage de la zone à l'étude semble bon. Par contre, le développement du sol est faible en raison des conditions climatiques sévères qui défavorisent la décomposition de l'humus. Néanmoins, la présence d'un sol brunisolique dans la zone à l'étude a été remarquée.

La végétation retrouvée sur les lieux est caractéristique de la taiga. En effet, on retrouve une forêt très ouverte, les arbres étant épars ou groupés en colonies distinctes. Ils sont séparés par de vastes étendues de lichens où le genre cladonie prédomine. L'épinette noire est l'espèce la plus fréquente, accompagnée par l'épinette blanche et le sapin baumier. Les stations plus humides localisent des mélèzes alors que les principaux arbustes sont le bouleau glanduleux et l'aulne crispé.

Comme il a été mentionné au début de cette section, aucun des sondages effectués dans la zone à l'étude n'a révélé la présence de vestiges archéologiques. Ceci n'implique pas cependant que ce secteur n'ait pas été utilisé ou exploité par l'homme au cours des siècles. Il est possible que la présence de la rivière Koksoak à proximité ait été de nature à attirer les groupements humains vers ses rives.

De plus, tout en tenant compte de l'absence d'inventaires archéologiques systématiques pour la région de Kuujjuaq, il est

possible que l'occupation préhistorique de cet endroit ait été faible. Il n'existe en effet que deux sites préhistoriques connus à proximité. L'occupation historique, surtout amérindienne, y est toutefois plus abondante.

4. RECOMMANDATIONS

Le travail d'inventaire effectué en octobre 1985 sur les emplacements des futurs aménagements en périphérie des pistes d'atterrissage 08-26 et 14-32 de l'aéroport de Kuujuaq, n'aura finalement permis de découvrir aucun site archéologique. Malgré le fait que les aménagements prévus devront traverser certains territoires qui furent probablement utilisés et exploités lors des périodes historiques et préhistoriques, il semble que le milieu immédiat des secteurs retenus pour la construction furent défavorables à un établissement de groupes humains.

Par conséquent, étant donné qu'aucun vestige archéologique ne semble menacé, aucune recommandation particulière ne s'applique pour le territoire concerné par cette étude.

Toutefois, si des vestiges archéologiques devaient néanmoins être découverts lors de la construction des aménagements, il faudrait en avertir immédiatement l'archéologue de l'Institut Culturel Avataq.

OUVRAGES CONSULTÉS

ARKEOS Inc.
(1985)

Etude de potentiel archéologique de Kuujjuaq.
Rapport remis à Avataq Cultural Institute.
76 pages, 3 cartes, 10 tableaux.



Photo 1: Vue générale de la zone d'étude
(secteur qui sera aménagé par la
clôture), vue vers l'est

General view of the study area
(area to be surrounded by fence),
facing east



Photo 2: Vue générale de la zone à l'étude
(secteur qui sera aménagé par la
clôture), vue vers l'est

General view of the study area
(area to be surrounded by fence),
facing east



Photo 3: Vue générale de la zone à l'étude
(secteur qui sera aménagé par la
clôture), vue vers sud-ouest

General view of the study area
(area to be surrounded by fence),
facing south-west



Photo 4: Vue générale de la zone à l'étude
(secteur qui sera aménagé par le chemin
donnant accès au "range") vue vers
l'ouest

General view of the study area
(area where road to range will be
built), facing west



Photo 5: Vue générale de la zone à l'étude
(secteur qui sera aménagé par le chemin
donnant accès au "range"), vue vers
sud

General view of study area (area where
road to range will be built), facing
south



Photo 6: Vue générale de la zone à l'étude
(secteur qui sera aménagé par le chemin
donnant accès au "range"), vue vers
nord-est

General view of study area (area where
access road to range will be built),
facing north-east



Photo 7: Vue générale de la zone à l'étude
(secteur qui sera aménagé par la clôture),
vue vers l'est

General view of the study area
(area to be surrounded by fence),
facing east