

AÉROPORT NORDIQUE D'AUPALUK

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
CA
369
Rés.

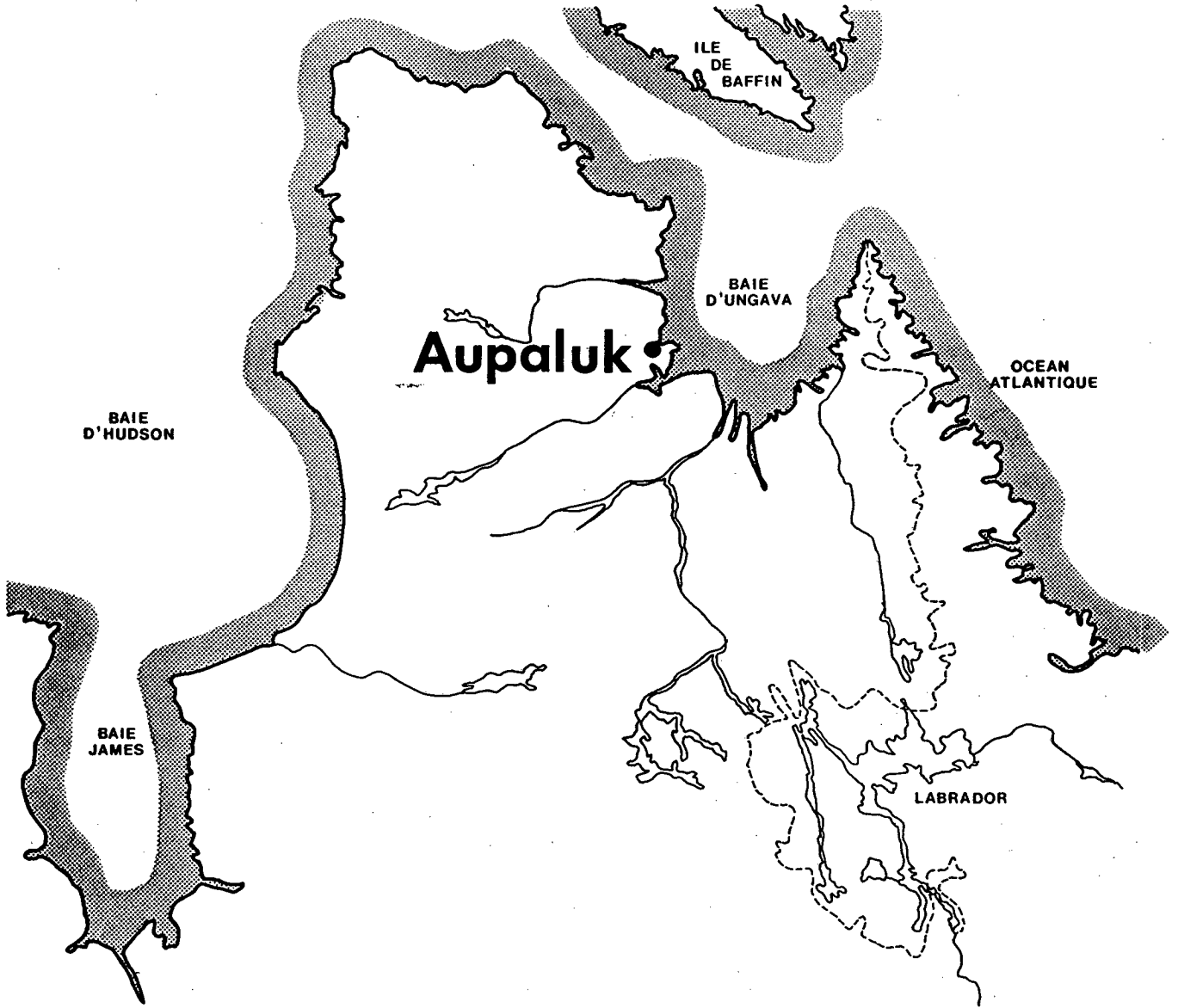
pluram
inc.
MAI 1989



RÉSUMÉ

555024

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Centre de documentation
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
35, rue de Port-Royal Est, 4e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1



QMTRA

CANQ
TR
GE
CA
369
Res.

AÉROPORT NORDIQUE D'AUPALIJK

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

MAI 1989

TABLE DES MATIERES

<u>1. INTRODUCTION</u>	<u>1</u>
<u>2. JUSTIFICATION DU PROJET</u>	<u>2</u>
2.1 Le programme d'amélioration des infrastructures	2
2.2 Historique du service aérien dans le Nord Québec	3
2.3 Besoins futurs	3
<u>3. DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>5</u>
3.1 Localisation du projet	5
3.2 Les infrastructures prévues	5
3.3 Données complémentaires	7
<u>4. INVENTAIRE DU MILIEU</u>	<u>8</u>
4.1 Méthodologie	8
4.2 Données générales de climatologie	8
4.3 Description du milieu physique	9
4.4 Le milieu biologique	10
4.5 Le milieu humain	14
4.6 Le milieu visuel	15
4.7 Potentiel archéologique	16

<u>5. IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION</u>	<u>17</u>
5.1 Méthodologie	17
5.2 Le milieu physique	19
5.3 Le milieu biologique	20
5.4 Le milieu humain	24
5.5 Le milieu visuel	29
<u>6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</u>	<u>40</u>

1. INTRODUCTION

Le présent document constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement du projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaire du village d'Aupaluk. L'étude consiste essentiellement à identifier et évaluer les répercussions du projet sur les composantes des milieux physique, biologique, visuel et humain, et de décrire les mesures de mitigation devant permettre d'atténuer les impacts potentiels du projet.

En raison des particularités du milieu à l'intérieur duquel se réalise le projet, l'étude a pris en considération les connaissances et opinions de la communauté inuit pour les intégrer dans la démarche d'évaluation des impacts.

Associant l'ensemble des éléments de contenu devant apparaître dans une étude d'impact, le présent document est structuré comme suit:

1. une description des éléments de justification du projet;
2. une description des principales interventions prévues dans le programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires;
3. l'inventaire des diverses composantes du milieu;
4. l'identification et l'évaluation des répercussions anticipées du projet, sur la base des interventions prévues et des caractéristiques du milieu;
5. une description des mesures de mitigation et des impacts résiduels;
6. conclusion quant au degré d'insertion du projet sur le territoire.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet d'amélioration de l'aéroport du village d'Aupaluk, situé à quelque 150km au nord de Kuujuaq, s'inscrit dans un programme global d'amélioration des infrastructures aéroportuaires du nord québécois.

L'accroissement des besoins associés à la croissance démographique des communautés du Nord nécessitent que les aéroports nordiques puissent dorénavant accueillir des types d'avions à plus grand rayon d'action, et selon des conditions de sécurité conformes aux réglementations en matière de transport aérien.

Une analyse sommaire des caractéristiques de l'aéroport d'Aupaluk permet de comprendre l'urgence de réaménager ce dernier. Effectivement, les infrastructures actuelles représentent un danger lors des décollages et atterrissages principalement en raison d'une piste courte (450 mètres) étroite et de fondation déficiente (piste très molle); de plus, les équipements d'aide à la navigation sont inexistant.

2.1 LE PROGRAMME D'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

Dans le cadre du programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques, le gouvernement du Québec défraie 40% des coûts de réalisation et le gouvernement fédéral 60%. Dans le cadre du programme, le gouvernement fédéral est responsable de la réalisation des études techniques, des plans d'ingénierie et d'achat, de même que de l'installation et la maintenance des aides à la navigation. Transport Québec, à titre de co-promoteur, est responsable de l'étude des répercussions environnementales et sociales, de l'achat et la maintenance des équipements requis pour l'opération des aéroports, l'obtention des droits et permis de

construction, de la construction et de la surveillance des travaux. Transport Québec est également responsable de l'exploitation à long terme et du maintien des infrastructures aéroportuaires et des équipements, à l'exception des aides à la navigation.

2.2 HISTORIQUE DU SERVICE AÉRIEN DANS LE NORD QUÉBEC

Ce n'est qu'au milieu des années '70 que des services aériens réguliers furent établis vers la baie d'Hudson et la baie d'Ungava. Antérieurement, l'absence d'infrastructures terrestres, dans les villages, obligeait l'utilisation de monomoteurs qui ne pouvaient assurer un service régulier et efficace, notamment dans les périodes de prise et de fonte des glaces, soit durant des périodes de quatre à six semaines chacune. Malgré l'efficacité des appareils utilisés depuis le milieu des années 1970 (appareil de type "Twin Otter"), il demeure que leur faible capacité de charge entraîne des coûts d'opération de transport très importants. Du fait que l'on combine généralement fret et passagers sur un même vol, il est de plus impossible d'assurer le confort des usagers.

2.3 BESOINS FUTURS

Un des objectifs majeurs en matière de service aérien dans le Nord québécois est l'efficacité du transport des marchandises. Compte tenu des problèmes d'efficacité et de rentabilité qui caractérisent actuellement le système de transport aérien en milieu nordique, l'utilisation d'avions de capacité supérieure améliorerait grandement cette situation. A titre d'exemple, le Hawker Siddeley 748 peut transporter jusqu'à 5215 kg (11,500 lbs); même le DC-3 peut transporter 2945 kg (6 500 lbs). Ces deux types d'avions ne peuvent toutefois opérer que sur des pistes de 1070 mètres de longueur impliquant nécessairement un réaménagement des pistes existantes en milieu nordique.

Les nouvelles pistes de 1070 mètres et leurs infrastructures permettront d'étendre les opérations aériennes par l'acquisition d'appareils plus appropriés et moins coûteux à exploiter et par la mise en valeur de

nouveaux points d'embarquement, améliorant le service aux passagers. L'augmentation de la capacité de transport par voie aérienne minimisera également les problèmes actuels d'utilisation du transport par bateau. Ainsi l'utilisation de l'avion évitera les long délais permettant de réduire les coûts d'entreposage, de réduire les inventaires et de faciliter la planification des approvisionnements. Finalement, le programme d'amélioration des aéroports accentuera le niveau de sécurité pour les passagers, les pilotes, l'équipement et principalement les communautés inuit, sachant que les urgences médicales pourraient rejoindre Montréal ou Québec jour et nuit.

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1 LOCALISATION DU PROJET

Le village d'Aupaluk se situe sur la côte ouest de la baie d'Ungava, à 59°, 18' de latitude nord et à 69°, 40' de longitude ouest; établi en bordure d'une petite baie portant le nom de Hopes Advance, le village se trouve à 80 km au sud du village de Kangirsuk et à 150 km au nord de Kuujuaq (voir figure 1.).

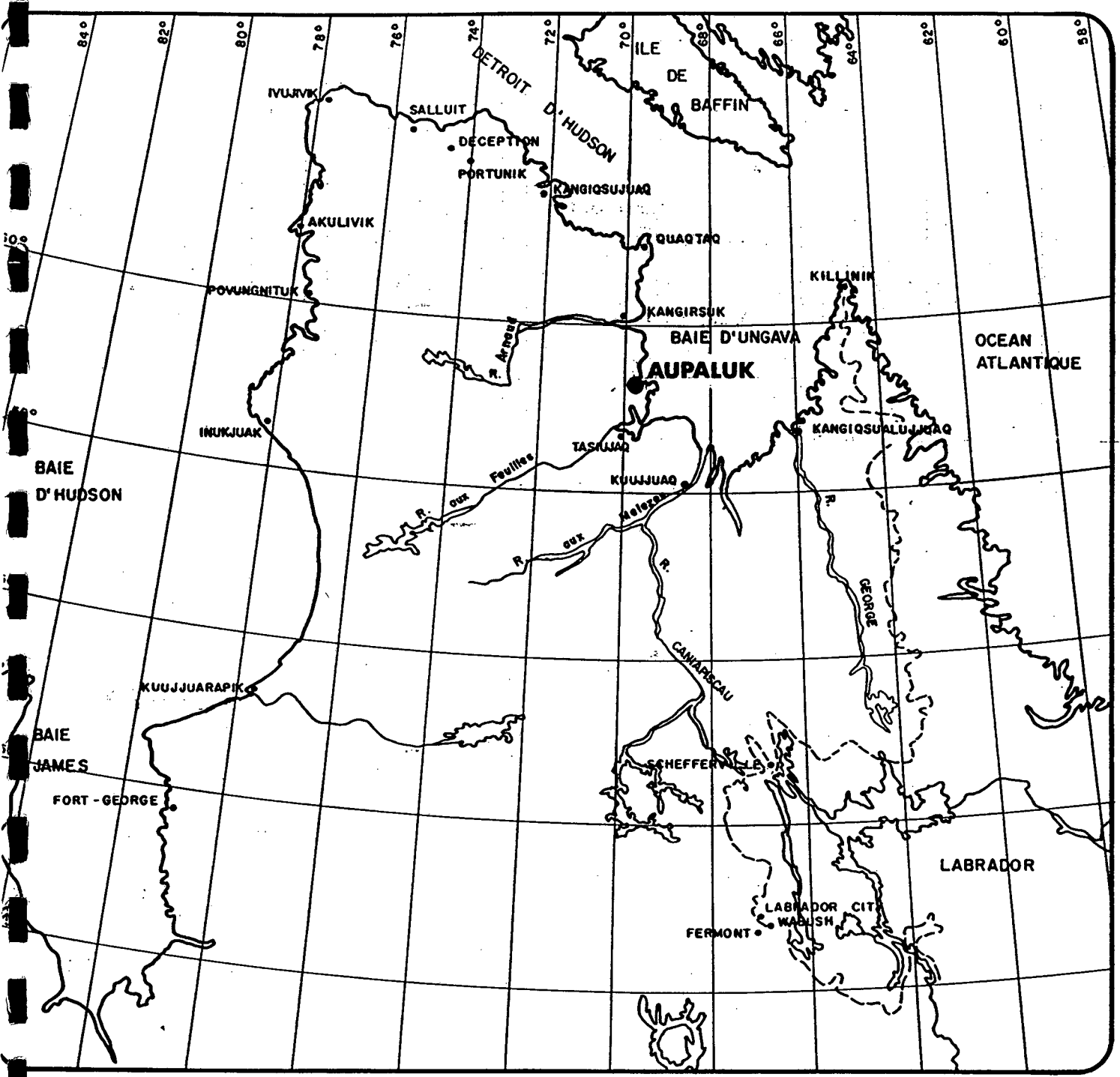
3.2 LES INFRASTRUCTURES PRÉVUES

En raison des particularités physiques du territoire et des exigences imposées en matière de zonage aérien, un seul site d'implantation de la nouvelle piste a été retenu, l'axe de cette dernière recoupant à son extrémité nord la piste existante (orientation magnétique 05-23).


Le projet prévoit l'aménagement d'une piste de gravier en remblais d'une longueur de 1070 mètres et d'une largeur de 30 mètres.

Une voie de circulation et un tablier seront aménagés dans la partie nord-ouest de la piste, de manière à permettre la communication entre la piste et les infrastructures d'accueil (aérogare et garage) qui feront face au tablier. Des équipements d'aide à la navigation, tels des feux d'éclairage de piste, un anémomètre et une antenne NDB sont également prévus.

La route d'accès reliant le village au réservoir d'eau potable à l'est sera recoupée par la piste projetée; le projet prévoit le réaménagement de cette dernière en passant au nord de la future piste.



étude d'impact
sur l'environnement

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**LOCALISATION DU
TERRITOIRE À L'ÉTUDE**

DESSINÉ PAR: _____
VÉRIFIÉ LE: _____ PAR: _____
ÉCHELLE: 1 : 9 333 333 approx.
0 100 200 300 km



figure
1

3.3 DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

La mise en place des équipements nécessitera d'importants travaux de terrassement, d'où le besoin d'approvisionnement en matériaux granulaires. Au total, cinq (5) sites d'extraction ont été évalués par le biais d'analyses géotechniques: trois (3) bancs d'emprunt et deux (2) sites de carrière.

Selon les premières évaluations, les travaux pourraient être complétés sur une période de quatre (4) à cinq (5) mois. Une quarantaine de personnes seraient appelées à travailler sur le chantier durant cette période, dont une dizaine serait originaire de la localité d'Aupaluk. A plus long terme, l'exploitation de la piste d'atterrissage permettrait le maintien d'un emploi permanent et possiblement deux (2) à temps partiel, emplois accordés en priorité à des résidants d'Aupaluk.

4. INVENTAIRE DU MILIEU

4.1 MÉTHODOLOGIE

L'inventaire du milieu a été réalisé en colligeant les données et les informations obtenues au cours des différentes activités suivantes:

- . interprétation de photographies aériennes à l'échelle 1 : 5 000;
- . visite du site à l'étude;
- . recherches bibliographiques;
- . consultations auprès du conseil du village d'Aupaluk et de différents organismes privés et gouvernementaux;
- . études anthropologiques ayant comme principal objectif d'évaluer les répercussions du projet sur le milieu urbain;

L'ensemble des éléments du milieu ont été pris en compte à l'étape d'inventaire:

- . climatologie, géologie et géomorphologie
- . flore et faune
- . archéologie
- . milieu humain
- . analyse visuelle

4.2 DONNÉES GÉNÉRALES DE CLIMATOLOGIE

La température moyenne dans la région d'Aupaluk est d'environ -5°C et la durée de la période sans gel de 40 jours. La durée annuelle moyenne de la saison de croissance est de 80 jours. Le territoire reçoit annuellement plus de 400 millimètres de précipitations dont 45% tombent sous forme de neige. De façon générale, les vents dominants sont de composantes nord et nord-ouest. La vitesse moyenne annuelle de ces derniers est de 20 km/h alors que les vents horaires moyens maximums sont de 88 km/h.

4.3 DESCRIPTION DU MILIEU PHYSIQUE

La région d'Aupaluk fait partie de l'unité physiographique des Collines du Labrador qui longe la côte ouest de la baie d'Ungava.

Sur le site à l'étude, le terrain est principalement composé d'une série de terrasses de sable qui s'étendent jusqu'à une importante colline rocheuse située à environ 1km à l'intérieur des terres et s'élevant à un peu plus de 90 mètres d'altitude.

L'aire d'étude est presque exclusivement recouverte de dépôts meubles laissés par la mer d'Iberville suite au retrait des glaciers du Quaternaire.

La présence de ces dépôts meubles aura permis d'identifier quelques zones potentielles de banc d'emprunt pour l'approvisionnement en agrégats à béton; ces bancs d'emprunt se localisent aux endroits suivants:

- 1- un premier banc d'emprunt a été localisé à 250 mètres à l'est de la piste projetée;
- 2- deux bancs d'emprunt ont été localisés à moins de 300 mètres de part et d'autre de l'extrémité nord de la piste projetée.

Les affleurements rocheux observés dans l'aire d'étude font partie du complexe gnéissique de l'est du géosynclinal du Labrador.

Deux sites de carrières potentielles ont été repérés à même ces affleurements rocheux. Le premier site est localisé à 500 mètres au nord de la piste, à côté du bassin d'aération et du cimetière existants. Il s'agit d'une butte rocheuse d'une altitude de 45 mètres. Ce site a toutefois pour les résidants d'Aupaluk une importance particulière puisqu'il leur sert entre autres de point d'observation.

Le deuxième site de carrière se trouve à 400 mètres à l'est de l'emplacement de la future piste d'atterrissage.

Quelques affleurements de stéatite semblent connus des Inuit et se retrouveraient dans une des crevasses de la colline rocheuse à l'est de la piste; les résidants d'Aupaluk attachent une grande importance à ce petit gisement de stéatite.

La région d'Aupaluk est localisée dans la zone discontinue du pergélisol. Ainsi, la partie supérieure du mort-terrain est sujette au phénomène annuel de gel et de dégel. La présence du pergélisol doit être prise en compte en période de construction.

Finalement, une petite zone de solifluxion se trouve dans le dernier tiers de la piste proposée, légèrement à l'ouest du tracé. Ce genre de phénomène indique des problèmes potentiels de stabilité pour les remblais si des mesures de construction adéquates ne sont pas prises.

4.4 MILIEU BIOLOGIQUE

4.4.1 VÉGÉTATION

Le territoire à l'étude se situe dans la zone de la toundra arctique. Les rudes conditions climatiques et l'absence d'arbres caractérisent cette région nordique. Seuls quelques arbustes rabougris et des tapis de mousses et de lichens constituent le couvert végétal.

L'inventaire de la végétation réalisé dans le cadre de la présente étude n'est pas exhaustif. Cet inventaire comportait un total de 29 espèces vasculaires et invasculaires réparties dans 16 familles différentes. Il faut souligner que cet inventaire sommaire ne reflète pas nécessairement le portrait exact de la végétation de cette partie du Nouveau-Québec. Le but visé par ces relevés de végétation était de donner un aperçu des espèces de plantes retrouvées à l'intérieur de la zone d'étude et d'évaluer leur importance en terme de recouvrement.

Trois (3) types d'habitats ou unités de végétation ont été recensés dans cette région:

- la toundra sèche
- la toundra humide
- la toundra rocheuse

La construction des infrastructures aéroportuaires sera réalisée presque exclusivement à l'intérieur de l'habitat désigné comme étant celui de la toundra sèche. Un tapis lichénique continu sur lequel s'est développée une strate arbustive basse relativement abondante mais peu

diversifiée caractérise cette unité de végétation. Ce type d'habitat occupe une surface d'environ 240 hectares, soit 50% de la superficie totale de la zone d'étude.

La végétation caractérisant la toundra humide se localise dans les secteurs nord-est et sud-ouest de la zone d'étude; la superficie totale de ce type d'habitat est d'environ 125 hectares, soit 25% de la zone d'étude. La végétation de cet habitat est composée essentiellement de mousses et d'une strate herbacée constituée surtout de cypéracées.

Finalement, la toundra rocheuse se retrouve dans le secteur des collines situées à l'est du village de même que dans la partie nord, en bordure de la côte maritime. La superficie couverte par ce type d'habitat est estimée à 135 hectares (ou 25% de la zone d'étude).

4.4.2 FAUNE

4.4.2.1 MAMMIFERES TERRESTRES

Le caribou est sans doute le mammifère terrestre qui mérite la plus grande attention en regard de la réalisation du présent projet. Le Nord du Québec abrite maintenant deux (2) grands troupeaux de caribous: le plus connu, le troupeau de la rivière George et celui de la rivière aux Feuilles.

Selon les observations rapportées par Couturier (comm. pers., 1988) et les informations recueillies dans les documents rédigés et publiés par le MLCP, il ressort que la région d'Aupaluk est fréquentée depuis quelques années seulement par des caribous appartenant au troupeau de la rivière George ou de la rivière aux Feuilles. Lors des travaux de terrain, aucun caribou n'a été observé dans la région d'Aupaluk; cependant, les nombreuses pistes observées à divers endroits dans le secteur environnant du village, incluant la zone établie pour la présente étude, laissent supposer que des caribous ont circulé librement sur l'ensemble de la région. Il convient de noter que la piste actuelle qui se trouve dans le même axe que la piste projetée, ne constitue pas une entrave au déplacement des caribous.

Finalement, aucune aire de mise-bas ou de rassemblement à proximité d'Aupaluk n'a été identifiée ou rapportée dans la littérature consultée.

Compte tenu du phénomène naturel de prédation, nous considérons que la présence ou le passage du loup doit être également signalé dans la zone d'étude. Trois autres espèces typiquement nordiques sont susceptibles d'habiter ou de fréquenter la zone d'étude, soit: le lièvre arctique, le renard arctique, le lemming d'Ungava.

Ces espèces de mammifères ne sont pas exclusives à la région d'Aupaluk. Le type d'habitat dans lequel évolue chacune de ces espèces se retrouve dans tous les milieux nordiques, exception faite pour les aires de rassemblement et mise-bas des caribous. La proximité du village et les nombreuses activités humaines effectuées en périphérie permettent de supposer que le nombre d'individus est peu élevé pour l'ensemble des espèces animales et ce, pour l'ensemble de la zone prévue des travaux. Le fait que les chasseurs du village s'éloignent bien souvent du village pour obtenir une bonne récolte tend à vérifier cette hypothèse.

4.4.2.2 MAMMIFERES MARINS

Les espèces marines susceptibles de fréquenter, à une certaine période de l'année, les eaux de la baie d'Ungava, sont les suivantes:

- le phoque annelé;
- le phoque barbu;
- le phoque du Groënland;
- le phoque commun;
- le béluga;
- le petit rorqual.

Il faut souligner que ces espèces marines peuvent être, à l'occasion, présentes à proximité de la côte maritime qui est située à plus de cinq (5) kilomètres des limites de l'emplacement des installations aéroportuaires prévues. La région côtière considérée n'est pas reconnue, d'après la littérature consultée, comme étant un lieu privilégié pour le rassemblement ou la reproduction de quelque mammifère marin que ce soit.

4.4.2.3 FAUNE ICHTYOLOGIQUE

De toutes les espèces de poissons dénombrées dans la région du Nouveau-Québec, il ressort que l'omble-chevalier est de loin la principale espèce capturée, avec plus de 60% du total des prises enregistrées. La truite grise vient au second rang avec 20%.

Les observations effectuées lors de l'inventaire des ressources biologiques du secteur désigné pour l'implantation de la future piste tendent à démontrer que le lac et les petites mares d'eau localisés à l'extrémité nord de ladite piste n'offrent aucun potentiel ichtyologique. Cette évaluation est basée sur les considérations suivantes:

- faible profondeur des lacs;
- surface restreinte des lacs;
- aucun tributaire ou émissaire de ces lacs propice pour la montaison ou la reproduction de salmonidés;
- quantité appréciable de particules en suspension dans les lacs;
- assèchement des cours d'eau.

4.4.2.4 FAUNE AVIENNE

La littérature consultée et citée fait état de plus de 100 différentes espèces d'oiseaux qui séjournent ou qui survolent à un moment donné le territoire de la péninsule d'Ungava. Au cours du bref inventaire réalisé au mois d'août 1985, plusieurs espèces ont été observées:

- faucon émerillon;
- goéland argenté;
- sterne commune;
- alouette cornue;
- grand corbeau;
- fauvettes spp.;
- pinsons spp.

Les plus fortes concentrations d'oiseaux ont été observées à trois (3) endroits différents dans la zone d'étude:

- au site actuel d'enfouissement sanitaire;
- à l'étang d'oxydation des eaux usées;
- à l'ancien site d'enfouissement sanitaire.

Malgré que la région d'Aupaluk se trouve dans l'axe d'un des plus importants corridors migratoires de la sauvagine, les informations recueillies sur le site du village précisent que la région ne constitue pas une aire privilégiée pour la reproduction ou la nidification de la faune ailée.

4.5 LE MILIEU HUMAIN

4.5.1 POPULATION

En juillet 1986, le village d'Aupaluk comptait une population de 110 personnes. La population du village est particulièrement jeune, 65% de cette dernière étant âgée de moins de 24 ans.

4.5.2 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

La vie des Inuit d'Aupaluk est fortement axée sur les activités de chasse, de pêche et de cueillette. La récolte des ressources renouvelables assure, pour une bonne part, le bien-être des résidants d'Aupaluk.

Les emplois disponibles à Aupaluk appartiennent pour 80%, au secteur tertiaire et sont offerts principalement dans le domaine public et para-public. Les entreprises autochtones emploient trois (3) personnes et seulement deux (2) emplois de chasseurs ou sculpteurs sont enregistrés.

Au niveau commercial, le village compte:

- un magasin général de la Corporation foncière;
- une maison d'hébergement du MTPA;
- un magasin de pièces de motoneige (privé).

De plus, le village compte une coopérative locale incorporée en 1981.

4.5.3 INFRASTRUCTURES ET SERVICES

Le village d'Aupaluk possède l'ensemble des infrastructures de base (voirie, eau potable, traitement des eaux usées, police, électricité, téléphone, etc.).

En matière de services de santé, deux (2) infirmières et un interprète dispensent les services de premiers soins depuis un dispensaire doté d'un lit d'observation.

Le village est équipé d'une école. Au niveau du transport, le village est desservi par trois (3) vols par semaine d'Air inuit.

4.6 LE MILIEU VISUEL

Le secteur avoisinant le village d'Aupaluk s'inscrit à l'intérieur d'un paysage formé de terrasses de sable et parsemé de lacs et de collines rocheuses.

Le village est localisé sur les deux premières terrasses longeant la baie Funnel Cove. La vue des résidants vers l'ouest donne sur cette baie alors que vers le sud elle est orientée sur une vallée profonde. Au nord et à l'est, la vue est obstruée par un rocher et par le talus d'une terrasse supérieure (troisième terrasse). Le site retenu pour l'implantation de la nouvelle piste d'atterrissage se situe sur cette dernière terrasse.

4.7 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

L'étude de potentiel archéologique permet de constater que 23% de l'aire étudiée aurait pu représenter un potentiel élevé d'occupations humaines et que 7,4% de celle-ci aurait pu représenter un potentiel moyen d'occupations humaines. La partie résiduelle représente diverses zones de potentiel faible pour les occupations humaines.

5

Impacts et
mesures de mitigation

5. IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

5.1 MÉTHODOLOGIE

L'identification des répercussions potentielles du projet de construction des infrastructures aéroportuaires sur le milieu a été effectuée en fonction d'un projet pré-établi devant s'implanter sur un site également pré-déterminé, proposé par le ministère des Transports du Québec et Transports Canada. Pour cette raison, nous avons retenu une méthode d'évaluation qui permet de caractériser les impacts potentiels du projet en terme d'intensité, d'étendue et de durée sur le milieu récepteur ¹.

Dans le processus d'évaluation, une première démarche a visé essentiellement à vérifier, en considération de critères bien définis, l'existence ou non de répercussions générées par le projet sur les différents milieux (physique, biologique, humain et visuel). Ces critères, d'ordre qualitatif ou quantitatif, se définissent comme suit:

- milieu physique:
 - . érosion des sols de surface;
 - . changement dans les conditions de drainage;
 - . abaissement du niveau du pergélisol;
 - . modification du réseau hydrographique.

¹ La notion de résistance d'un milieu à l'implantation d'un projet n'a pas été abordée dans le cadre de la présente étude. Cette notion, servant avant tout à hiérarchiser des secteurs d'analyse en fonction de leur niveau de résistance ou tolérance aux interventions prévues (niveau de résistance qui peut être élevé ou faible), ne trouve pas d'application réelle dans la présente situation où la piste est implantée sur un site déjà connu.

- milieu biologique:

- . dégradation des ressources végétales;
- . déplacement des aires de distribution des espèces;
- . interventions dans les limites d'aires de nidification, de reproduction, d'alimentation ou de repos;
- . risque d'extinction d'une ressource faunique ou végétale;

- milieu humain:

- . modification des conditions de vie dans le village;
- . perte d'utilisation de territoires de chasse;
- . perte d'utilisation d'espaces de loisirs;
- . déstructuration des équipements de services publics (dépotoir, alimentation en eau potable...);
- . transport des personnes.

- milieu visuel:

- . intervention sur des éléments du paysage présentant un intérêt visuel (point d'observation, point de repère...);
- . contrainte visuelle découlant de la perception des infrastructures aéroportuaires.

Dans l'éventualité où cette démarche a permis d'identifier des impacts potentiels, le recours à certains descripteurs, tels la durée de l'impact, son intensité ainsi que son étendue, permettront d'en évaluer l'importance. Ces indicateurs se définissent comme suit:

- la durée de l'impact représente une évaluation du temps durant lequel l'impact se fera sentir; cette durée peut être soit permanente (pour la durée de vie du projet), de moyen terme (période inférieure à la durée de vie du projet) ou encore temporaire (impact sur une période limitée correspondant le plus souvent à la période de construction des installations);
- l'intensité de l'impact, qui peut être considérée comme faible, moyenne ou forte dépendamment du degré de perturbation du projet sur chacun des éléments du milieu considérés. Ainsi, la destruction totale et irréversible d'une ressource du milieu permet de conclure à la forte intensité d'une intervention alors qu'une autre venant

perturber une ressource sans mettre en danger son existence peut être qualifiée de moyenne ou faible intensité, dépendamment des caractéristiques de l'élément affecté;

- l'étendue de l'impact peut être qualifiée de régionale ou locale, dépendamment du type de projet à l'étude, de l'importance des interventions proposées ainsi que des caractéristiques environnementales du milieu récepteur. On parlera d'étendue régionale dans la mesure où un impact se fera sentir sur l'ensemble d'une région; l'impact sera local s'il n'affecte que l'environnement immédiat du projet.

5.2 LE MILIEU PHYSIQUE

5.2.1 ÉROSION DES SOLS

Comme les travaux d'excavation de la piste et de ses infrastructures seront presque exclusivement limités dans le remblai d'une des pistes existantes, il faut estimer que l'impact global du projet sur l'érosion des sols par le vent sera faible. Seul le banc d'emprunt numéro 3 sera davantage sujet à l'érosion par le vent, le dépôt étant constitué de sable fin à moyen et situé en milieu non boisé.

Quant à l'érosion par les eaux de ruissellement, il faudra s'assurer que la canalisation des eaux à l'extrémité sud de la piste n'entraîne des problèmes d'érosion le long du parcours des eaux vers la mer.

Malgré la faible importance des impacts appréhendés, nous recommandons la mise en place des mesures suivantes:

- la circulation de la machinerie devra être restreinte aux seules zones de construction et dans des couloirs définis lorsque possible;
- les surfaces décapées devront être remises en végétation le plus tôt possible après la fin des travaux;

- la mise en place d'empierrement dans les fossés de drainage devra être effectuée pour contrôler l'érosion occasionnée par la concentration des eaux de ruissellement;
- finalement, les talus d'excavation devront avoir une pente finale suffisamment faible pour minimiser les effets de l'érosion.

Pour contrôler la dégradation du pergélisol, il est recommandé de laisser la couverture végétale sous les remblais et principalement en bordure de ceux-ci. Le décapage, si requis, devra être effectué au fur et à mesure des travaux de remblais. De plus, les accumulations d'eau devront être évitées, car elles entraînent la dégradation du pergélisol et des affouillements. Les zones excavées devront être remises en végétation le plus tôt possible, afin de limiter à moyen terme la dégradation du pergélisol.

5.2.2 BANCS D'EMPRUNT ET CARRIERES

Il est recommandé de ne pas exploiter le banc d'emprunt numéro 2 situé à proximité du village, compte tenu des problèmes pouvant être générés au niveau de la sécurité et de l'empoussièrisme dans le village. Il est également recommandé d'exploiter la carrière numéro 2 plutôt que la carrière numéro 1 compte tenu des réticences exprimées par les résidents d'Aupaluk.

5.3 LE MILIEU BIOLOGIQUE

5.3.1 VÉGÉTATION

La mise en place des matériaux granulaires devant principalement servir à l'aménagement de la piste soustraira de façon totale et permanente une surface de terrain équivalent à environ 10 hectares et localisée essentiellement dans l'habitat de toundra sèche. Globalement, ces travaux n'affecteront qu'une faible superficie d'une unité de végétation correspondant à la toundra sèche qui occupe la plus grande partie de la région à l'étude; la diminution de l'indice de

recouvrement végétal imputable à l'implantation des ouvrages constitue néanmoins une détérioration du milieu naturel de ce secteur. Il en résulte un impact global moyen.

La circulation de machinerie lourde en phase de construction entraînera la destruction ou la compaction de la couche végétale sur l'ensemble des chemins temporaires. L'impact présentant un caractère temporaire et une étendue locale, ce dernier est considéré comme faible.

Les principales mesures envisagées vis-à-vis du contrôle des impacts sur la végétation consistent à récupérer la totalité de la couverture végétale sur les sites d'excavation, de manière à la réutiliser lors de la restauration du site; ce besoin de récupération de la couverture végétale découle principalement du fait que la reconstitution de la flore dans les régions nordiques, de même que le nombre d'espèces pouvant s'y implanter, sont relativement limités, d'où l'intérêt de réutiliser les ressources du milieu.

Deux autres mesures devraient être prévues à l'étape de construction:

- déterminer et baliser l'emprise et la direction des routes temporaires donnant accès à l'ensemble des zones de travaux, incluant les carrières et bancs d'emprunt;
- assurer le maintien de conditions de drainage adéquates pendant et suite aux travaux de construction, de manière à ne pas modifier, à moyen et long termes, la végétation existante en périphérie des zones affectées. Le maintien d'une canalisation des eaux vers les points d'accumulation existants s'avérerait être une mesure acceptable.

L'application de ces mesures de mitigation, suivie de la réalisation d'un programme de végétalisation des sites affectés par le projet, permettent d'anticiper des impacts faibles sur la végétation.

5.3.2 FAUNE

Faune terrestre

De façon générale, les impacts du projet sur le caribou sont faibles. Dans un premier temps, l'implantation d'une piste n'aura aucune incidence véritable sur les possibilités d'approvisionnement de l'animal, si l'on considère entre autres les grands déplacements qu'effectuent les caribous dans cette région du Québec. La présence des infrastructures aéroportuaires ne remet pas en cause la survie ou encore la reproduction de l'espèce, la région d'Aupaluk ne constituant pas une aire de mise-bas.

L'autre possibilité d'impact sur le caribou réside dans le survol, à basse altitude, du territoire (inférieur à 300 mètres) par de plus gros avions qui devraient éventuellement être utilisés pour desservir les communautés inuit. L'impact se définit par des conditions sonores accrues pouvant entraîner la fuite précipitée d'une partie ou de l'ensemble du troupeau lors de ses migrations, phénomène pouvant occasionner des blessures ou encore la mort d'un certain nombre d'individus. Toutefois, le caractère temporaire de ce phénomène, l'étendue régionale de l'impact et son intensité faible font en sorte de créer un impact global faible.

Deux mesures spécifiques sont proposées pour atténuer les impacts identifiés:

- préalablement aux travaux de construction, le superviseur inuit devra faire parvenir l'échéancier des constructions du projet aux représentants du MLCP; de plus, le superviseur inuit devra, pendant la période de migration des caribous, contacter lesdits représentants du MLCP pour connaître la localisation et le déplacement du troupeau et s'informer des mesures à prendre, si nécessaire.
- en période d'opération de la piste, les opérateurs de la piste devront informer les pilotes de la présence de troupeaux de caribous dans la région, notamment en période de migration, de manière à pouvoir établir, au besoin, des plans de vol limitant les manoeuvres d'approche à basse altitude dans les couloirs de migration.

Les répercussions du projet sur les autres mammifères terrestres demeurent généralement faibles. Ainsi, l'ensemble des activités de construction, de même que

les principales activités de l'aéroport en phase d'opération, sont susceptibles d'entraîner un déplacement de la population animale en retrait de la zone d'implantation des ouvrages, sans avoir toutefois de conséquences réelles sur la ressource, compte tenu de l'absence de sites privilégiés pour la reproduction ou encore la nidification des espèces.

Faunes marines et dulcicoles

L'impact des opérations de dynamitage sur les mammifères marins pouvant être présents dans la baie d'Ungava est considéré comme négligeable, compte tenu des raisons suivantes:

- la distance minimale séparant les sites potentiels d'exploitation des carrières de la baie (plus de 1 kilomètre);
- la faiblesse des ondes de choc produites par le dynamitage, compte tenu des faibles profondeurs d'exploitation dans le sol;
- l'absence, sur la base des inventaires disponibles, d'aires d'habitat ou de reproduction de mammifères marins dans le secteur d'Aupaluk.

De manière à minimiser tout risque éventuel d'impact sur la faune marine, nous proposons tout de même de maintenir une zone tampon minimale de 300 mètres entre les sites de dynamitage et la côte, ainsi que d'interrompre toute opération de dynamitage lorsque des bélugas sont observés dans un rayon de cinq (5) kilomètres autour du lieu de sautage.

La réalisation du projet n'a pas de répercussions en regard de l'ichtyofaune dulcicole.

Avifaune:

En phase d'exploitation, il faut souligner que la proximité du site d'enfouissement sanitaire et de l'étang d'oxydation des eaux usées favorisera la concentration d'oiseaux dans le secteur de la future piste d'atterrissage.

Malgré qu'aucun incident n'ait été jusqu'à maintenant enregistré à Aupaluk en rapport avec le péril aviaire, il convient tout de même de souligner l'impact fort qu'entraîne la présence de ces oiseaux sur l'opération de l'aéroport, notamment en augmentant les risques de

collision avec les avions, lors des manoeuvres de décollage et d'atterrissage.

Pour contrôler les problèmes occasionnés par la présence d'oiseaux dans le secteur de la piste, nous recommandons que la municipalité s'assure que des opérations de nettoyage périodique soient réalisées sur les sites du dépotoir et des étangs d'oxydation.

5.4 LE MILIEU HUMAIN

5.4.1 ZONE D'HABITATION

Les répercussions en phase de construction sont principalement associées à l'émission de poussières et l'accroissement des bruits de fond occasionnés par la circulation de la machinerie et le dynamitage.

A Aupaluk, la concentration des travaux à quelque cinq cents (500) mètres à l'est du village, alliée au fait que les vents dominants de la région sont du nord et du nord-ouest, font en sorte de ramener l'intensité de l'impact à un niveau faible. La nature temporaire des travaux et l'étendue locale des répercussions maintiendront un impact global que nous considérons négligeable pour le milieu habité.

Considérant que le plan directeur du village prévoit à court et moyen terme le développement de la deuxième terrasse à des fins d'habitation, nous considérons que l'exploitation du banc d'emprunt B-2 pour les fins de construction des ouvrages est incompatible avec la vocation future du site. Il est donc recommandé de ne pas exploiter le banc d'emprunt numéro 2 et de suppléer au manque de matériaux granulaires par l'exploitation des carrières.

5.4.2 L'UTILISATION DU MILIEU PAR LES RÉSIDANTS

5.4.2.1 L'UTILISATION DU LAC A DES FINS RÉCRÉATIVES

Le lac adjacent aux pistes existantes demeure la seule

véritable ressource récréative à laquelle la communauté attache une importance majeure à l'intérieur de l'aire réservée aux fins de la construction des installations aéroportuaires. Aussi, les travaux de construction ne devront pas entraîner aucun déversement de matières polluantes, ni aucun remplissage dans le lac.

5.4.2.2 L'UTILISATION DE LA TROISIEME TERRASSE A DES FINS DE CHASSE ET CUEILLETTE

L'aire des travaux de construction ne constitue pas un territoire de chasse par les résidants de la communauté. Le comité local a indiqué que le territoire touché par le projet ne constitue pas une zone riche en ressources fauniques. L'aire des travaux ne constitue pas non plus un site de cueillette privilégié.

5.4.2.3 L'UTILISATION DE LA TROISIEME TERRASSE A DES FINS DE CIRCULATION

Les activités de construction de la piste pourraient gêner le déplacement des résidants d'Aupaluk vers les territoires situés à l'est du village et notamment vers le lac Nipirqanaq où ils vont pêcher. Le chemin donnant accès à ce secteur passe par la troisième terrasse, sur le site des futurs aménagements aéroportuaires.

Il est recommandé que le réaménagement de la route précède les travaux d'aménagement de la piste, considérant que cette dernière recoupera la route existante.

5.4.2.4 ARCHÉOLOGIE

Tous les éléments du projet d'amélioration de l'aéroport du village d'Aupaluk affecteront en partie des zones de potentiel archéologique.

Comme les zones de potentiel ne représentent que des endroits où il y a un certain degré de probabilité que celles-ci aient été utilisées anciennement par des

groupes humains, il s'avère nécessaire d'effectuer un inventaire systématique de ces zones de potentiel afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges d'occupations humaines anciennes.

5.4.3 LES CONSIDÉRATIONS RELATIVES A LA SANTÉ ET A LA SÉCURITÉ

5.4.3.1 SÉCURITÉ DES PERSONNES

Les travaux nécessaires à l'implantation d'une nouvelle piste représentent certains risques pour les résidents d'Aupaluk, dans le contexte de l'utilisation de la troisième terrasse à diverses fins.

Pour ce qui est des opérations de dynamitage en période de construction, la population devra être informé des lieux et des périodes de dynamitage; l'utilisation d'avertisseurs sonores sera obligatoire. La circulation de la machinerie devra se limiter aux routes temporaires identifiées et clairement délimitées sur le terrain.

5.4.3.2 CONFIGURATION DES BANCS D'EMPRUNT ET CARRIERES.

La configuration des sources d'emprunt granulaire représente un certain risque pour la population locale.

A la fin des travaux, les talus des sites d'emprunt devront avoir une pente finale suffisamment faible. A cet effet, les pentes recommandées doivent être inférieures à 5H:IV.

5.4.3.3 SALUBRITÉ PUBLIQUE

Il est important que le contracteur prenne les mesures nécessaires pour maintenir des conditions acceptables de salubrité publique et ainsi, que les déchets et rebuts du chantier ne soient pas éparpillés sur le territoire, mais qu'ils soient plutôt amassés et détruits.

5.4.3.4 SERVICES DE SANTÉ

Le comité local désire être informé des risques de pollution et des problèmes de santé qui pourraient être générés par la construction ou encore l'exploitation des équipements aéroportuaires. Ses préoccupations ont trait aux risques de déversement accidentel d'essence et aux produits devant servir à l'entretien de la piste.

5.4.4 LES CONSIDÉRATIONS SOCIALES ET ÉCONOMIQUES

5.4.4.1 CONSIDÉRATIONS SOCIALES

Dans le domaine social, le vrai défi consiste à créer et entretenir pour toute la période des préparatifs et de la construction de la piste d'atterrissage un contexte de relations saines et harmonieuses entre la population locale et l'ensemble des intervenants, dont notamment le groupe des travailleurs de chantier.

De manière générale, la consultation et l'information sont les meilleurs moyens de minimiser les impacts sociaux négatifs. A ce titre, la population d'Aupaluk et ses représentants dans divers comités désirent être informés de tous les éléments relatifs au projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires.

Il faut aussi que le promoteur et l'entrepreneur respectent les champs de compétence du Conseil municipal et de la Corporation foncière et prennent connaissance des règlements adoptés par l'un et l'autre.

5.4.4.2 RETOUBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET

La présence d'une main-d'oeuvre venant de l'extérieur de la région (estimée à environ trente personnes) pourrait permettre un apport économique au village d'Aupaluk, et plus particulièrement pour certains organismes comme la

Coopérative locale (écoulement de produits locaux), la Corporation foncière (vente de permis de chasse et pêche, contrats de sous-traitance avec l'entrepreneur général).

5.4.4.3 MAIN D'OEUVRE LOCALE

Le projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires devrait générer la création d'une dizaine d'emplois temporaires destinés aux résidents d'Aupaluk. De plus, la mise en opération de la piste d'atterrissage permettrait la création d'un emploi permanent et probablement deux (2) à temps partiel destinés à la population d'Aupaluk.

5.4.4.4 PROBLEMES SOCIAUX

La présence de travailleurs venant du sud transforme la vie communautaire. Sur la base d'expériences antérieures, cette présence a engendré bien souvent l'apparition de problèmes sociaux affectant surtout les jeunes et reliés à la consommation de drogues et d'alcool.

Diverses mesures devraient être appliquées par le contracteur pour minimiser les risques de problèmes:

- interdire la consommation d'alcool ailleurs qu'au campement;
- interdire la distribution de drogue ou d'alcool aux habitants du village;
- interdire l'accueil de femmes et jeunes filles au campement;
- prévoir le renvoi du chantier pour les contrevenants.

5.5 LE MILIEU VISUEL

Les impacts de la construction sur le milieu visuel sont principalement rattachés aux bâtiments aéroportuaires, aux bancs d'emprunt et carrières et finalement aux chemins de construction qui deviendront des éléments discordants, par rapport au paysage présentement perçu par les résidants du village, et plus particulièrement, par les utilisateurs de la troisième terrasse.

TABLEAU-SYNTHESE

(IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION)

A. MILIEU PHYSIQUE:

<u>Description de l'impact</u>	<u>Mesure de mitigation</u>	<u>Impact résiduel</u>
-1-	-1-	
.Erosion des sols par le vent et les eaux de ruissellement lors des travaux d'excavation et d'exploitation des bancs d'emprunt (impact global faible).	.Restreindre la circulation de la machinerie aux aires d'aménagement. .Remettre en végétation les zones décapées à la fin des travaux. .Donner aux sites d'excavation et aux remblais des pentes finales faibles.	Négligeable à moyen terme.
-2-	-2-	
.Affouillements du terrain par la dégradation du pergélisol (impact global moyen). Situation provoquée par les travaux d'excavation et de décapage de sol.	.Maintenir la couverture végétale sous les remblais. .Décaper au fur et à mesure des besoins pour éviter le dégagement du pergélisol. .Eviter les accumulations d'eau. .Limiter la circulation de la machinerie aux chemins préalablement identifiés.	Négligeable.
-3-	-3-	
.Modification du drainage lors des travaux de remblayage (impact global faible).	.Surdimensionner les ponceaux pour éviter leur obstruction par la glace. .Remblais de la route d'accès suffisamment haut pour éviter les inondations (secteur de l'étang situé au nord de la piste proposée).	Négligeable.

B. MILIEU BIOLOGIQUE:

<u>Description de l'impact</u>	<u>Mesure de mitigation</u>	<u>Impact résiduel</u>
-4-		
.Destruction d'une partie de la végétation dans l'habitat de toundra sèche lors des travaux de mise en place des matériaux granulaires. (impact global moyen)	Aucune	moyen et permanent
-5-	-4-	
.La circulation de la machinerie en phase de construction entraîne la destruction ou la compaction de la couche végétale sur l'ensemble des chemins temporaires. (impact global faible)	.Délimiter et identifier l'emprise et la direction des routes temporaires donnant accès à la zone des travaux. .Assurer le maintien de conditions de drainage adéquates afin de ne pas modifier la végétation existante en périphérie des zones affectées. .Végétalisation des surfaces dénudées	Faible à moyen terme
-6-	-5-	
.Soustraction de végétation lors de l'exploitation des bancs d'emprunt granulaires. (impact global faible)	.Récupérer la totalité de la couverture végétale sur les sites d'excavation afin de la réutiliser pour la restauration des sites. .Restaurer les sites	Faible à moyen terme

B. MILIEU BIOLOGIQUE (suite)

<u>Description de l'impact</u>	<u>Mesure de mitigation</u>	<u>Impact résiduel</u>
-7-	-6-	
.Modification possible du comportement des caribous circulant en périphérie du village lors des travaux de construction de la piste d'atterrissage. (impact global faible)	.Faire parvenir l'échéancier de réalisation du projet aux représentants du MLCP. Contacter le MLCP pour connaître la localisation et le déplacement du troupeau et s'informer des mesures à prendre.	Négligeable et temporaire.
-8-	-7-	
.Modification possible des habitudes de circulation des caribous lors de l'exploitation de l'aéroport (survol d'avions, entretien des installations). (impact global faible)	.Informers les pilotes sur la présence de troupeaux de caribous dans la région pour établir, au besoin, des plans de vol limitant les manoeuvres d'approche à basse altitude (moins de 300 mètres) dans les couloirs de migration.	Faible et permanent.
-9-	-8-	
.Possibilité de déplacement des ressources fauniques (mammifères terrestres) en raison des activités de construction et d'opération de la piste d'atterrissage. (impact global faible)	.Procéder à la restauration, à la fin des travaux, de l'ensemble des sites perturbés par le projet.	Négligeable à long terme.
-10-	-9-	
.Impact global négligeable des travaux de construction sur la faune marine et l'ichtyofaune.	.Maintenir une zone tampon minimale de 300 mètres entre les sites de dynamitage et la côte de la baie.	Négligeable.

B. MILIEU BIOLOGIQUE (suite)

Description de l'impact

-11-

.Accentuation des risques de péril aviaire suite à l'aménagement de la piste d'atterrissage (fréquence plus élevée de décollage et atterrissage, présence de plus gros avions moins "mobiles").
(impact global fort)

Mesure de mitigation

-10-

.S'assurer du nettoyage périodique, par la municipalité, du site de dépotoir et de l'étang d'oxydation.
(ex: recouvrement des déchets).

.S'assurer qu'il n'y ait pas ré-ouverture de l'ancien dépotoir situé à 300 mètres à l'est de la future piste d'atterrissage.

Impact résiduel

Faible et permanent.

C. MILIEU HUMAIN:

<u>Description de l'impact</u>	<u>Mesure de mitigation</u>	<u>Impact résiduel</u>
-12-		
.Dispersion de poussières dans le village en période de construction. (impact global négligeable)	.Aucune mesure compte tenu de l'intensité faible et la durée temporaire.	Négligeable et temporaire.
-13-	-11-	
.Incompatibilité entre l'exploitation d'un banc d'emprunt sur la 2e terrasse et la vocation résidentielle du site. (impact global fort)	.Ne pas exploiter le banc d'emprunt no.2; suppléer au manque de matériaux par l'exploitation des sites de carrières.	Nul.
-14-	-12-	
.Recoupement de la piste actuelle en période de construction de la nouvelle piste. (impact global fort)	.Construire la nouvelle piste à partir de son extrémité sud pour permettre l'utilisation optimale de la piste actuelle.	Faible et temporaire.
-15-	-13-	
.Activités de construction pourraient gêner la libre circulation vers les installations municipales et le lac Nipirqanaq (impact global faible)	.Eviter l'obstruction de la voie d'accès et informer les autorités municipales .Maintenir un lien routier permanent en direction du lac Nipirqanaq	Faible et temporaire
-16-	-14-	
.Construction de la piste d'atterrissage dans une aire archéologique à bon potentiel.	.Préalablement aux travaux de construction, effectuer un inventaire systématique des zones de potentiel de façon à préserver les vestiges pouvant s'y retrouver.	

C. MILIEU HUMAIN:

<u>Description de l'impact</u>	<u>Mesure de mitigation</u>	<u>Impact résiduel</u>
-17-	-15-	
.Risque quant à la sécurité des personnes utilisant la troisième terrasse en phase de construction (impact global faible et temporaire).	.Informar la population des lieux et périodes de dynamitage; utilisation d'avertisseurs sonores.	Faible et temporaire
-18-	-16-	
.Augmentation temporaire de la circulation routière dans le village (impact global faible).	.Application stricte du code de sécurité routière	Faible et temporaire
-19-	-17-	
.Bancs d'emprunt aux pentes raides représentant un risque d'accident.	.Configuration des pentes 5h:1v.	Négligeable et permanent
-20-		
.Retombées positives du projet de construction de la piste d'atterrissage sur l'amélioration de la sécurité des infrastructures de transport.	-	Positif
-21-	-18-	
.Retombées positives du projet sur l'activité économique du village d'Aupaluk (fourniture de services, etc.)	.Informar la population des opportunités	Positif et temporaire
-22-	-19-	
.Retombées positives du projet sur la main-d'oeuvre locale, en phase de construction et d'opération des infrastructures aéropor- tuaires.	.Tirer profit des autres expériences de travail en milieu nordique pour mieux adapter le travail aux réalités sociales de la région.	Positif

D. MILIEU VISUEL

Description de l'impact

Mesure de mitigation

Impact résiduel

-23-

-20-

.L'excavation des bancs d'emprunt no.1 et 3 entraîne la transformation de la topométrie du milieu/destruction du milieu naturel et création de cicatrices dans le paysage.
(impact visuel moyen et permanent pour les unités de paysage 4 et 5)

.Procéder à des travaux de régalinge et restauration des bancs d'emprunt à la fin des travaux.

Faible à moyen terme.

-24-

-21-

.L'exploitation du banc d'emprunt no.2 entraîne une modification majeure du milieu naturel à proximité du milieu habité.
(impact visuel fort et permanent pour l'unité de paysage no.2)

.Eviter d'exploiter le banc d'emprunt no.2.

Nul.

-25-

-22-

.L'exploitation de la carrière no.1 entraîne la disparition d'une partie de la montagne rocheuse, très visible à partir du village.
(impact visuel fort et permanent pour l'unité de paysage no.3)

.Eviter d'exploiter la carrière no.1.

Nul.

D. MILIEU VISUEL (suite)

Description de l'impact

Mesure de mitigation

Impact résiduel

-26-

.L'exploitation de la carrière no.2 entraîne une modification du milieu naturel.
(impact visuel moyen et permanent pour l'unité de paysage no.4)

-23-

.Eviter d'exploiter le flanc ouest de l'affleurement rocheux de façon à rendre l'exca-
vation la moins visible possible pour un obser-
vateur situé sur la piste d'atterrissage.

Faible et perma-
nent.

-27-

.L'aménagement de chemins de construction entraîne la création de cicatri-
ces dans le paysage.
(impact visuel moyen et permanent pour les unités de paysage no.2, 4 et 5)

-24-

.Limiter strictement le nombre de chemins de construction en fonction des besoins réels.

Faible à moyen
terme.

.Régilage et restaura-
tion des chemins à la fin des travaux.

-28-

.Accumulation de déchets de construction sur le site des travaux.
(impact visuel faible et temporaire pour les unités de paysage no.2, 4 et 5).

-25-

.Identifier des aires d'entreposage.
.Acheminement périodique des déchets au dépotoir.

Nul.

-29-

.Réfection du chemin d'accès à la future piste entraîne un impact visuel positif pour les usagers.
(unité de paysage no.2)

-

Positif et perma-
nent.

D. MILIEU VISUEL (suite)

Description de l'impact

Mesure de mitigation

Impact résiduel

-30-

.La construction des
bâtiment aéroportuaires
entraîne l'ajout d'élé-
ments discordants dans
le paysage.
(impact visuel moyen et
permanent pour l'unité
de paysage no.4)

-

Moyen et
permanent.

-31-

.La présence de la piste
d'atterrissage modifie
le paysage naturel,
particulièrement à la
hauteur du plan d'eau.
(impact visuel faible et
permanent au niveau des
unités de paysage no.4
et 5).

-

Faible et perma-
nent.

Conclusion et recommandations

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

A la lumière des principaux résultats d'analyse, il se dégage que les équipements et activités relatifs au projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires du village d'Aupaluk demeurent, de façon générale, compatibles avec le milieu et les objectifs de développement de la communauté. L'intégration optimale du projet sur le territoire ne sera toutefois atteinte que si l'ensemble des mesures de mitigation proposées dans le rapport sont retenues et appliquées aux étapes de construction et d'opération de la piste d'atterrissage.

Les impacts résiduels les plus significatifs sont d'ordre visuel, encore qu'ils soient relativement limités. A l'inverse, il faut souligner l'importance des retombées positives du projet, de nature aussi bien temporaire que permanente, et touchant principalement le milieu humain.

En dernier lieu, il apparaît important de rappeler que la pleine et entière réussite du projet dépend de la qualité des relations que les diverses parties impliquées sauront créer et entretenir. A cet effet, il faut respecter certains critères:

1. donner à la population une information complète sur le projet afin de susciter une réflexion en profondeur;
2. accorder le temps nécessaire à ce processus, ce qui implique de passer plus de temps à discuter avec les gens de la communauté
3. voir à entretenir des relations suivies avec la communauté, ainsi constamment informée de la progression du chantier;
4. reconnaître puis s'ajuster au mode inuit de prise de décision.

Enfin, nous recommandons que le promoteur favorise l'établissement de contacts harmonieux entre la population locale inuit et les travailleurs qui résideront à Aupaluk pendant quelques mois. Ceci peut être réalisé de diverses manières, notamment par la diffusion d'informations permettant à chacun des groupes de mieux connaître et d'estimer son vis-à-vis.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 134 743