



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

SUIVI ENVIRONNEMENTAL AÉROPORTS NORDIQUES

CANQ
TR
GE
CA
245

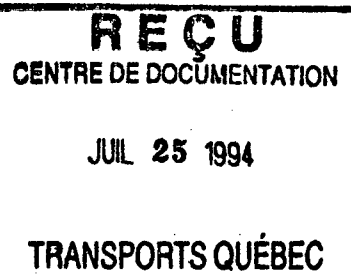
consultants
aménagement
ENDRON LEFEBVRE

335015



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



SUIVI ENVIRONNEMENTAL AÉROPORTS NORDIQUES

Gen
GAG
G
TR
GIE
CA
2415

consultants
aménagement
GENDRON LEFEBVRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Février 1987

EQUIPE DE TRAVAIL

Lapointe, Marie	géographe-aménagiste, Gendron Lefebvre responsable et rédactrice couvrant les impacts physiques
Lemos, Noëlle	anthropologue, Service de l'environnement, M.T.Q. responsable et rédactrice couvrant les impacts sociaux

avec la collaboration de:

Brouard, Jacques	géographe, adjoint au coordonnateur ministériel en milieu amérindien et inuit, M.T.Q.
------------------	---

Cette étude a été exécutée sous la responsabilité et la supervision de:

Waltz, Daniel	écologiste, chef du Service de l'environnement
Girard, Claude	urbaniste, chef de la division contrôle de la pollution et recherches
Panet, Jean-Pierre	ingénieur chargé de projet, aéroports nordiques

Nous tenons à remercier pour leur collaboration toutes les personnes et organismes qui nous ont assisté dans la réalisation de cette étude et de façon toute particulière les informateurs et la population inuit pour leur importante contribution.

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	i
1- INTRODUCTION	1
1.1 Mandat et méthodologie	3
1.2 Avertissement	5
2- MAIN-D'OEUVRE LORS DE LA CONSTRUCTION	7
2.1 L'engagement de chauffeurs et d'opérateurs de machinerie lourde	11
2.2. Autres travailleurs inuit	13
2.3 Recommandations	15
2.3.1 Chauffeurs et opérateurs	15
2.3.1.1 Chauffeurs et opérateurs du village concerné	15
2.3.1.2 Chauffeurs et opérateurs d'autres villages	16
2.3.2 Mesures visant à optimiser l'embauche inuit en général	18

3- PROBLEMES SOCIAUX 20

3.1	Drogues, alcool et prostitution	21
3.2	Récréation	22
3.3	Emprunts	23
3.4	Recommandations	23

4- CRITERES DE SELECTION ET TACHES DES
PRINCIPAUX INTERVENANTS

4.1	Superviseur inuit	30
4.1.1	Choix du candidat	31
4.1.2	Tâches du superviseur inuit	32
4.1.2.1	Résumé	32
4.1.2.2	Main-d'oeuvre	32
4.1.2.3	Surveillance des travaux	33
4.1.2.4	Surveillance des services municipaux au camp	34
4.1.2.5	Drogues, alcool et prostitution	34
4.1.2.6	Emissions radiopho- niques locales (FM)	34
4.1.2.7	Visites de chantier	35
4.2	Surintendant de chantier	35
4.3	Responsable des relations avec la communauté	37
4.4	Surveillant de chantier	38

5-	FORMATION	41
5.1	Vaudreuil	43
	Recommandations	44
5.2	Entretien	45
	Recommandations	46
6-	MODIFICATIONS TECHNIQUES AYANT DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT	49
6.1	Plans et devis	51
6.1.1	Pergélisol	51
6.1.2	Sondages	52
6.1.3	Largeur des routes d'accès	53
6.1.4	Eclairage de la route d'accès	55
6.1.5	Zones d'accumulation de neige	55
	6.1.5.1 Cas d'Ivujivik	55
	6.1.5.2 Cas de Kangirsuk	56
6.1.6	Qualité des travaux	58
6.1.7	Qualité de la machinerie	58
6.2	Remise en état du site	59
6.2.1	Régilage	59
	6.2.1.1 Site d'emprunt	59
	6.2.1.2 Campement	60
	6.2.1.3 Carrière	62
	6.2.1.4 Débris, pollution visuelle	63

6.2.2	Pollution environnementale	64
7-	IMPACTS RELIES A LA PHASE D'OPERATION FINALE DES PISTES	67
7.1	Mise en fonction totale de l'aéroport	69
7.2	Bâtiments	70
7.3	Atterrissage	71
8-	LE PLUS BAS SOUMISSIONNAIRE	73
9-	CONCLUSION	77
9.1	Optimisation des relations avec les inuit	79
9.2	Gestion du projet	80
9.3	Bilan du suivi environnemental	81
<u>ANNEXES</u>		
Annexe 1 Compte rendu des interviews		
Annexe II Compilation des heures travaillées par les inuit		
Annexe III Organismes consultés		

AVANT PROPOS

AVANT PROPOS

Le ministère des Transports du Québec et la Commission de la qualité de l'environnement Kativik ont décidé, d'un commun accord, de procéder à un bilan environnemental de la situation prévalant dans le cadre de la construction des aéroports nordiques, en vue de se réajuster en prévision des travaux à venir.

MAIN-D'OEUVRE ET FORMATION

Il ressort de ce bilan que, même si le nombre d'heures de travail accordé aux Inuit tant par le contracteur que par le Ministère respecte ou même dépasse les 7 200 heures garanties, ceux-ci ont le sentiment que seuls des emplois mineurs leur sont accordés et que ne leur sont offertes, ni la chance ni l'opportunité de faire valoir leur compétence en tant que chauffeurs ou opérateurs de machinerie lourde.

Suite aux renseignements obtenus auprès de l'école de machinerie lourde de Vaudreuil et du surintendant de chantier à Salluit, il est possible d'obtenir de la main-d'oeuvre autochtone suffisamment qualifiée pour ce genre de travaux. Pour qu'une chance de faire valoir leur compétence leur soit accordée, nous recommandons donc qu'un effort soit fait de façon à s'assurer que le contracteur, avant de monter, prenne connaissance de la quantité et de la qualité de la main-d'oeuvre disponible. Conformément à l'esprit de l'Entente Canada - Québec (23 septembre 1983), les Inuit détenant une expertise jugée suffisante, seront engagés en priorité.

Ceci permettra de plus au Ministère de faire un choix dans chaque village parmi les travailleurs les plus compétents en vue de l'étape de l'entretien des pistes. Le Ministère doit en effet régler cette question au plus tôt, l'accent devant être mis sur des programmes de formation suffisamment étendus dans le temps pour qu'une efficacité maximum soit assurée. Nous recommandons également que les cours d'entretien aient lieu au Nord du 55^o parallèle, où sont réunies les meilleures conditions de terrain, d'enseignement et de milieu.

Note:

Il est important que les communautés et les stagiaires soient clairement mis au courant que le cours de Vaudreuil ne constitue pas une garantie d'emploi sur le chantier. Cependant, un postulant qui n'est pas passé par Vaudreuil voit ses chances d'embauche diminuer.

PROBLEMES SOCIAUX

En ce qui a trait aux problèmes de drogues, alcool et prostitution, il est important de tenir compte de la fragilité du milieu à cet égard et de ne pas contribuer au déclenchement ni à l'aggravation de ce genre de problèmes dans les villages. Le Ministère s'assurera donc que les campements seront construits le plus loin possible des villages de manière à assurer une meilleure surveillance et que toute cohabitation avec les familles sera évitée.

Nous recommandons également que le Ministère apporte son concours à la communauté et au surintendant de chantier en s'assurant que les Services sociaux en poste à Kuujuaq et à Povungnituk, de même que la Sûreté du Québec feront de l'information préventive auprès des autochtones et des travailleurs, en début de chantier, et préviendront ces derniers des risques d'expulsion ou autres qu'ils encourent.

CRITERES DE SELECTION ET TACHES DES PRINCIPAUX INTERVENANTS

Aucun contracteur ne peut penser à s'installer dans le Nord et à y travailler sans le concours des communautés. Pour ajouter aux efforts déjà entrepris, nous recommandons donc que le Ministère présente aux conseils municipaux les critères de choix et les tâches du superviseur inuit (critères élaborés à l'aide des superviseurs déjà en poste). Seront également apportées au devis, des spécifications concernant les choix et les tâches des surintendants de chantier et surveillants des travaux. Ces mesures devront contribuer à ce qu'une bonne communication s'établisse et à ce que les travaux s'effectuent dans les meilleures conditions.

MODIFICATIONS TECHNIQUES AVANT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Dû à des considérations techniques (ex.: pergélisol) et/ou économiques, des modifications ont été apportées aux plans et devis à l'étape de la construction, soit après l'évaluation environnementale. Ce suivi a permis de constater que certaines de ces modifications occasionnent des répercussions sur l'environnement dont il faut tenir compte; donc élaborer des mesures correctrices en fonction de ces nouvelles contraintes,

telles la remise en état des sites d'emprunt et des carrières dont on a retiré plus de matériel que prévu initialement.

Toutefois, une de ces modifications, à savoir le rétrécissement de deux (2) mètres à la largeur des routes d'accès, ne peut être mitigée et nous recommandons l'annihilation de cette modification. En effet, cette largeur (6 mètres), compte tenu de la topographie accidentée et des conditions climatiques extrêmes (brumes, tempête,...) devient non sécuritaire. Nous recommandons que les routes d'accès soient réélargies à 8 mètres et que des glissières de sécurité soient posées aux endroits les plus critiques (courbes, talus, pentes, etc...) tout en tenant compte du milieu nordique (accumulation de neige...) et des normes en vigueur.

POLLUTION DU MILIEU

Sur le seul site terminé (Ivujivik), la population locale nous a fait part d'un problème de pollution de deux lacs près de la nouvelle piste. Une évaluation de cette situation devrait être entreprise dès l'été 1987 afin de connaître les causes de cette pollution, si pollution il y a.

Si le Ministère est responsable, par l'intermédiaire de son contracteur, de cette pollution, en tout ou en partie, il devra avec les autres responsables remédier à la situation et veiller à ce qu'elle ne se reproduise pas sur d'autres sites.

LE CHOIX DU CONTRACTEUR

Compte tenu de l'isolement des chantiers et de la nature même des travaux, compte tenu également du fait que la présence du contracteur peut devenir une cause de problèmes pour ces petites communautés autochtones, nous recommandons que le choix du contracteur tienne compte de ces impératifs, afin d'assurer le succès de ce programme tant au niveau ingénierie qu'au niveau social.

Ce choix devrait se faire en deux étapes à l'instar des projets internationaux qui comportent les mêmes impératifs, culturels et d'isolement, soit une première étape de préqualification permettant de retenir les contracteurs ayant toutes les qualifications requises pour mener à bien le chantier. La deuxième étape peut rester sous la forme actuelle du plus bas soumissionnaire.

CONCLUSION

Plusieurs autres points sont élaborés dans ce document et requièrent des actions par différents intervenants du dossier ou de la région. Si nous avons dans ce préambule retenu ceux-ci, c'est qu'ils nous apparaissent les plus importants.

CHAPÎTRE 1

INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

1.1 MANDAT ET METHODOLOGIE

Au Québec, la construction au Nord du 55^e parallèle est un phénomène relativement nouveau et tout particulièrement la construction d'aéroports tels que celui déjà inauguré à Ivujivik et ceux qui sont présentement en construction à Salluit, Kangirsuk et Inukjuak.

Il était difficile, lors de la réalisation des études techniques et environnementales, de tout prévoir, tant en termes de mise en oeuvre et d'exécution technique que d'anticipation des impacts environnementaux. Les communautés elles-mêmes se sont trouvées face à la même difficulté d'anticipation des impacts. Elles étaient d'autant moins familières avec les questions relatives à la construction d'une piste que celles-ci diffèrent de ce qu'elles avaient vécu avec la S.H.Q.

C'est dans ce sens que l'on a décidé de procéder à un bilan de la situation présente et de se réajuster en prévision des constructions à venir. Le présent mandat, qui a fait l'objet d'un accord tacite entre le ministère des Transports du Québec et la Commission de la qualité de l'environnement Kativik, vise donc à établir ce bilan.

Le mandat prévoyait que nous nous basions en grande partie sur les déclarations faites dans les villages, tant de la part des communautés que des compagnies ou firmes engagées pour l'exécution des travaux.

D'autres intervenants dans le dossier avaient également à faire valoir leur point de vue. Nous avons donc procédé à de nombreux interviews avec des représentants de différents organismes. En ce qui a trait aux villages, nous avons séjourné en moyenne quatre jours dans chacun d'eux. Nous avons ainsi rencontré les quatre municipalités concernées, organisé une séance de ligne ouverte aux radios FM locales et avons effectué en plus de nombreux interviews tant avec les travailleurs locaux qu'avec les surintendants de chantier, commis, responsables de laboratoire et firmes d'ingénieurs-conseils.

Bien que notre mandat du départ vise plus spécifiquement les questions sociales du projet, lors de la période de terrain, nous avons constaté que plusieurs points techniques ont été soulevés tant par les communautés que par les autres intervenants rencontrés. Sans vouloir rentrer dans des détails d'ingénierie, nous croyons important de soulever ces quelques points dans la mesure où ils ont des répercussions sur l'environnement.

L'objectif final du mandat était d'émettre, à partir des expériences vécues par les uns et les autres, une série de recommandations concrètes, opérationnelles et ce, pour des projets à très court terme. Cette situation nous oblige à laisser de côté des questions de fond. Nous sommes conscients que seules des solutions à ce niveau permettront de venir à bout de certains problèmes. Nous croyons néanmoins que nos recommandations permettront au ministère des Transports du Québec de perfectionner son approche et ce, dans la poursuite des efforts déjà entrepris.

1.2 AVERTISSEMENT

Il est à souligner que bien des points, pas toujours soulevés dans les études d'impact, mais ayant fait l'objet de préoccupations de la part des communautés (i.e. émises à l'occasion de leur rencontre avec les contracteurs) ont été réglés ou améliorés au fur et à mesure. Ces questions nous ayant été transmises par la Société Makivik, nous y répondrons en joignant en annexe les compte rendus de nos réunions avec les diverses municipalités.

Ne seront donc soulevés dans ce rapport que les points nous ayant apparu comme nécessitant un réajustement. Par déduction, les autres recommandations environnementales peuvent demeurer comme appropriées. **Ce rapport doit donc être vu comme complémentaire aux études d'impact, les recommandations émises ici devant invalider, ou le cas échéant, modifier celles sur les mêmes thèmes contenues dans ces études.**

Il est important de prendre en considération dans le rapport qui suit qu'il est difficile de faire des généralisations. Les contracteurs et leurs sous-contractants, les firmes d'ingénieurs-conseils et les laboratoires ne sont pas de force égale. Chaque village a sa spécificité propre. La personnalité des individus eux-mêmes peut avoir des répercussions importantes sur le fonctionnement du tout. Nous essaierons donc de faire ressortir ces spécificités lorsqu'elles nous paraîtront importantes pour la compréhension des situations. Nos recommandations seront cependant faites selon une perspective globale.

CHAPÎTRE 2

MAIN-D'OEUVRE LORS DE LA CONSTRUCTION

2. MAIN D'OEUVRE LORS DE LA CONSTRUCTION

Sur tous les chantiers de construction des pistes, le quota des 7 200 heures d'emploi pour les inuit a été, est en voie d'être atteint, voire même, a été largement dépassé. Les tableaux 1 et 2 illustrent la situation pour chacun des chantiers.

TABLEAU 1

NOMBRE D'HEURES TRAVAILLEES PAR LES INUIT POUR LE CONTRACTEUR

	HEURES	DATE DU RELEVÉ	STADE DE CONSTRUCTION
Ivujivik	13 200 ⁽¹⁾	Rapport final	- piste terminée
Kangirsuk	14 559	6 oct. 86	- civil terminé à 99% dont 10% d'acceptés. Bâtiments à faire
Salluit	5 890	6 oct. 86	- civil terminé à 40%. Bâtiments à faire
Inukjuak	5 332	25 oct. 86	- civil terminé approximativement à 60%. Bâtiments à faire.

(1) Les résultats sont partiels compte tenu de la difficulté d'obtenir les données

A ces heures, il faut également ajouter les emplois octroyés directement ou indirectement aux Inuit, par le ministère des Transports du Québec.

TABLEAU 2

NOMBRE D'HEURES DE TRAVAIL DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT OCTROYÉES AUX INUIT PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

	SUPERVISEUR INUIT	SURVEILLANCE DE CHANTIER
Ivujivik	-	3263,5
Kangirsuk	1127	1686
Salluit	861	-
Inukjuak	612	646,5

On vérifie cependant qu'exception faite de Salluit, les communautés ont le sentiment que les contracteurs n'ont pas donné de chances à leur main-d'oeuvre locale⁽¹⁾. Ceci s'explique par le fait que les emplois généralement octroyés n'ont été que des "small jobs" et qu'on ne les a pas engagés, contrairement à leurs attentes, en tant que chauffeurs ou opérateurs de machinerie lourde. Le tableau suivant illustre ainsi la situation pour chacun des chantiers.

- (1) Comme nous l'expliquerons un peu plus loin, la question de la main-d'oeuvre a peu été abordée à Ivujivik. Nous parlerons donc surtout de Kangirsuk, d'Inukjuak et de Salluit.

TABLEAU 3

NOMBRE D'HEURES TRAVAILLEES PAR LES INUIT EN TANT QUE
CHAUFFEURS OU OPERATEURS DE MACHINERIE LOURDE

Ivujivik	859,5(1)
Kangirsuk	49
Salluit	1241
Inukjuak	515

2.1 L'ENGAGEMENT DE CHAUFFEURS ET D'OPERATEURS DE
MACHINERIE LOURDE

La frustration exprimée par les Inuit est d'autant plus accentuée que des membres de leur communauté avaient suivi des cours de formation à Vaudreuil. C'est le cas d'Inukjuak.

La construction de pistes de 3 500 pieds exige énormément d'expertise. Or, nous a-t-on expliqué sur le chantier à Inukjuak, Vaudreuil est loin d'être une garantie de succès en ce sens. Non seulement, il y a des métiers qui ne s'apprennent qu'avec le temps, mais encore, sur un chantier la coordination des travaux est d'une importance capitale tout comme l'entretien des machines. Telles seraient les principales

(1) Résultat partiel.

faiblesses de ce cours. Si l'on ajoute à cela les problèmes de communication, on se retrouve rapidement devant une situation où les Inuit ne trouveront que peu ou pas de place sur les chantiers. Il faut aussi tenir compte du fait que sur le chantier l'efficacité est d'autant plus forte que l'équipe ou les équipes sont homogènes et se tiennent les coudes.

Le nombre de chauffeurs et d'opérateurs autochtones engagés à Inukjuak n'a donc pas été très imposant car le surintendant ne les a pas jugés suffisamment qualifiés. Il y a donc eu des questionnements sérieux de la part de la communauté concernant le peu d'efforts faits pour essayer les travailleurs sortis de Vaudreuil, qui n'ont ainsi pas eu la chance ni l'opportunité de faire valoir leur compétence.

A Kangirsuk, on peut dire que la plupart des travailleurs qualifiés en machinerie lourde ont été nécessaires à la municipalité. Le Maire et ses concitoyens croient néanmoins que très peu d'efforts ont été faits pour leur donner une chance de travailler, sans compter qu'on n'en avait même pas envoyé à Vaudreuil.

A Salluit par contre, les Inuit avaient déjà acquis une longue expérience de chantier grâce à la mine d'Asbestos Hill. Leur engagement n'a cependant pas été chose immédiate. Il a fallu toute l'insistance de la municipalité et en particulier du superviseur inuit pour qu'on les engage et qu'ils puissent faire preuve de leur expertise. L'importance d'une bonne communication entre le surintendant et la communauté a été d'autant plus décisive à cet endroit que le surintendant avait eu beaucoup de problèmes au départ avec ses journaliers autochtones.

Expertise, insistance de la part du superviseur inuit et bonne communication alliée aux avantages économiques anticipés par le surintendant, ont eu raison de la résistance première de ce dernier à ne pas engager des Inuit sur le chantier à Salluit, effort dont il s'estime après coup fort satisfait(1).

A signaler également qu'à Salluit, on a pu vérifier l'efficacité du travail des Inuit lorsqu'ils fonctionnent en équipe sous la responsabilité d'un aîné qualifié et expérimenté (le même genre de commentaires nous avait été fait par l'animateur à l'école de Vaudreuil).

Nous ne parlerons pas du cas d'Ivujivik pour cette question. Les gens du village ont préféré mettre l'accent sur les problèmes actuels plutôt que passés. Par ailleurs, comme il a été le premier en liste, ce village a vécu une série d'ajustements progressifs ce qui a permis d'améliorer l'approche dans les villages qui ont suivi. Les problèmes de contact entre gens du sud et villageois ont cependant été évoqués et l'accent mis sur la nécessité de bons rapports entre les deux partis et le respect des autorités locales.

2.2 AUTRES TRAVAILLEURS INUIT

En dehors des emplois comme chauffeurs ou opérateurs, les inuit ont été embauchés comme journaliers, aux cuisines, au ménage mais aussi à la balance et comme aides-arpenteurs. Il y a même eu un "contremaître-adjoint" à Inukjuak.

(1) Ceci explique qu'à Salluit on revendique non pas des emplois comme opérateurs mais la priorité d'emploi.

N'ayant pas eu l'occasion de visiter les chantiers à l'étape de construction des bâtiments, il nous est difficile d'en parler en connaissance de cause. En ce qui concerne les autres tâches occupées par les Inuit, on peut dire en général que l'attitude des responsables joue un rôle décisif. Prenons le cas des journaliers.

A Kangirsuk, la rotation des journaliers a été effrayante. Même si on en a essayé beaucoup, on peut dire en fin de compte, que l'impression laissée dans la communauté est plutôt amère ("on les garde à peine" "ça ne devrait pas compter au total des heures")(1).

A Inukjuak, au contraire, leur performance a été très bonne. L'analyse de ce cas révèle qu'une attention particulière leur a été accordée par le responsable des relations avec la communauté. Ce dernier et le superviseur Inuit dont il s'était adjoint les services à titre de "contremaître-adjoint" ont su accompagner et motiver les travailleurs, ce qui a permis d'obtenir d'eux des résultats positifs(2).

(1) Il faut dire que du côté du contracteur, il y a eu d'importantes rotations. L'été 86 a vu se succéder trois surintendants de chantier ce qui explique la difficulté à garder de bons contacts et un suivi des problèmes.

(2) L'association de ces deux personnages a été une des meilleures garanties de succès de contact entre les deux cultures présentes à Inukjuak.

Considéré comme un métier peu valorisant, exercé dans le cadre de rapports complexes entre autochtones et inuit, le métier de journalier va de pair avec une persistance à l'emploi faible, une rotation de main-d'oeuvre importante et une qualité de travail peu satisfaisante si des efforts particuliers, comme ceux auxquels nous venons de nous référer, ne sont pas faits. Ces considérations sont valables pour la plupart des emplois (ainsi par exemple, les bons résultats obtenus à la balance à Kangirsuk et à Inukjuak suite au même type d'efforts).

2.3 RECOMMANDATIONS

2.3.1 CHAUFFEURS ET OPERATEURS

2.3.1.1 CHAUFFEURS ET OPERATEURS DU VILLAGE CONCERNE

Afin de donner aux autochtones détenant une expertise suffisante une chance de se faire valoir, le Ministère stipulera au devis du contracteur que celui-ci, aussitôt nommé, devra prendre contact avec le Ministère et la Commission scolaire Kativik afin de connaître d'avance la liste et les qualifications des travailleurs compétents du village où la construction aura lieu.

Ces travailleurs seront, conformément à l'esprit de l'entente Canada - Québec (septembre 1983), engagés en priorité et intégrés à l'équipe du contracteur.

La Commission scolaire Kativik, Travail Québec et le Ministère s'assureront qu'un effort véritable a été fait.

2.3.1.2 CHAUFFEURS ET OPERATEURS D'AUTRES VILLAGES

Le Ministère stipulera au devis que les travailleurs inuit ayant fait preuve d'expertise sur les chantiers d'autres villages où les pistes ont déjà été construites devront être inclus dans la liste des travailleurs à être engagés en priorité⁽¹⁾.

Procédure

Cette approche nécessite bien entendu des démarches préalables:

- Etablissement d'une liste de travailleurs

- . établir une liste des travailleurs du village où la construction a lieu avec leur expertise et leurs qualifications à l'aide de la Commission scolaire Kativik et du Ministère;
- . obtenir des surintendants de chantier où la construction se termine, une liste des travailleurs susceptibles de pouvoir travailler sur d'autres chantiers. Seront favorisées les équipes de travailleurs d'un même village travaillant sous la responsabilité d'un aîné qualifié;
- . s'assurer auprès des communautés réceptrices qu'elles acceptent la venue d'inuit d'autres villages;

(1) Cette procédure pourrait être envisagée pour la fin de l'été prochain ou la saison suivante.

- . s'assurer auprès des Inuit référés par les surintendants des autres chantiers qu'ils sont intéressés à se déplacer;

- . établir une liste des travailleurs d'autres villages.

- Ententes

Les ententes à cet effet avec les villages pourraient être entreprises avec la collaboration de Travail Québec et en particulier par un des agents d'aide socio-économique de cet organisme, en l'occurrence, Tania Qinuajuak, qui semble être la personne appropriée pour ce genre de travail.

- Discussion de la liste finale avec le contracteur

Avant de monter, le contracteur prendra connaissance auprès du Ministère de la liste conjointe élaborée à l'aide de la Commission scolaire Kativik et de Travail Québec. Après étude et discussion de cette liste, le contracteur sera tenu d'engager les Inuit détenant une expertise jugée suffisante.

- Conditions

Les travailleurs inuit d'autres villages seront, d'après leur propre suggestion, engagés selon les mêmes conditions que les travailleurs du Sud (vie de camp, vacances...).

- Contrôle

La Commission scolaire Kativik, Travail Québec et le Ministère, après discussion avec les conseils locaux et leur superviseur et le surintendant de chantier, s'assureront qu'un effort véritable a été fait.

2.3.2 MESURES VISANT A OPTIMISER L'EMBAUCHE INUIT
EN GENERAL

En plus des recommandations que nous venons d'émettre et étant donné l'importance d'une bonne communication entre les parties, de même que du rôle joué par le superviseur inuit, nous recommandons qu'une série de mesures soient prises. Celles-ci ont pour objectif d'optimiser l'embauche inuit en général, c'est-à-dire de défendre, d'accompagner et de motiver les travailleurs inuit.

Dans la mesure où elles permettront également de minimiser les problèmes rattachés à la section qui suit ces mesures seront présentées plus loin.

CHAPÎTRE 3

PROBLÈMES SOCIAUX

3. PROBLÈMES SOCIAUX

3.1 DROGUES, ALCOOL ET PROSTITUTION 1

Les problèmes sociaux en rapport avec la présence des chantiers de construction ne doivent pas être vus en fonction seulement de la présence pendant deux ou trois saisons de travailleurs venus du Sud. Il faut les voir aussi en fonction des répercussions que leur présence à long terme a sur les communautés.

Deux informateurs nous ont ainsi signalé l'accroissement de chicanes et de consommation de boisson ("on ne boit plus comme avant pour le plaisir") depuis trois ans environ à Ivujivik. Sans en imputer la faute à la construction de la piste (il y a aussi eu la S.H.Q., l'avènement de la télévision...), il est important de s'assurer que la présence des travailleurs du Sud venus pour la construction de l'aéroport ne contribue pas au déclenchement ou à l'aggravation des problèmes sociaux dans les villages.

Les villages sont d'autant plus sensibles qu'ils sont petits et moins familiers avec les blancs. Auparavant, Ivujivik voyait passer tout juste quelques fonctionnaires par année. Au contraire, Salluit connaît

1 Etant donné qu'on parle d'actes en majeure partie illégaux, il est difficile d'aller en détail sur ces sujets avec les personnes concernées, d'où le caractère général de ces affirmations.

la présence depuis longtemps du T.N.I. ² et de la mine d'Asbestos Hill. Inukjuak, pour sa part, est le siège d'Avataq et a participé aux négociations de la convention. Or, le premier village a connu des problèmes sociaux lors de la construction, alors que dans les deux autres, tout se passe plus facilement.

A cela, s'ajoute l'attitude adoptée par le surintendant, de même que les efforts du superviseur Inuit. A Salluit et à Inukjuak, une attitude ferme face aux problèmes sociaux a été adoptée. A Kangirsuk, par contre, la nature des problèmes rencontrés sur le chantier n'a pas toujours permis d'accorder l'attention ou l'effort nécessaire aux problèmes sociaux et ceux-ci se sont progressivement détériorés.

Les problèmes les plus sérieux sont dus au dispersement du camp et en particulier aux maisons louées. Les Maires préfèrent la solution d'un camp en périphérie du village.

3.2 RECREATION

Il importe de comprendre le rôle des jeux et baignades dans le maintien de l'équilibre social chez les jeunes. L'inoccupation les rend en effet incontrôlables et bien des problèmes sociaux en découlent.

Or, à Kangirsuk, le contracteur a tardé à reconstruire le terrain de baseball, ce qui non seulement a amené

2 Réseau de télévision communautaire du Nord.

l'équipe locale à traîner dans le village mais encore l'a empêchée de se présenter aux compétitions à Aupaluk. Et à Ivujivik, les seuls lacs de baignade, à proximité du village, ont été pollués (voir à ce sujet la section 6.2.2 pour les problèmes que la construction peut causer à cet effet).

3.3 EMPRUNTS

Etant donné leur éloignement, les villages ont tout juste les stocks nécessaires pour faire face à leurs besoins. Or, les emprunts de la part du contracteur sont chose courante. De bons rapports avec la municipalité sont essentiels pour que ceux-ci se fassent dans les meilleurs termes possibles (équipement rendu à la date promise, paiements faits sans délais, ni problèmes).

Un échange de bons procédés peut aussi être avantageux pour les deux parties (prêts obtenus en échange de petits travaux pour la municipalité par exemple).

3.4 RECOMMANDATIONS

Le Ministère contactera les Services sociaux en poste à Kuujuaq ou à Povungnituk pour que ceux-ci avertissent sans tarder les communautés où la construction va avoir lieu de façon à ce que de l'information préventive soit faite.

Le Ministère stipulera au devis du contracteur, qu'avant de monter, le surintendant de chantier prendra contact avec le Ministère, les Services sociaux et la Sûreté du Québec, en poste à Kuujjuaq ou à Povungnituk, en vue d'organiser auprès des travailleurs une séance d'information en début de chantier sur le climat social de la communauté de même que sur les possibles conséquences de leurs actes (i.e. expulsion, risques de toutes sortes...).

Le Ministère s'assurera que le contracteur s'installera le moins possible dans l'enceinte du village afin d'éviter la cohabitation avec les familles et logera tout son personnel dans un seul camp afin d'en assurer une meilleure surveillance.

Le Ministère veillera à ce que la qualité du campement réponde aux normes de la C.S.S.T. La mauvaise qualité des installations peut en effet se répercuter sur le climat social des travailleurs et amener des détériorations non seulement nuisibles pour ces derniers et leur travail comme, par ricochet, pour la communauté villageoise en général.

Le Ministère sera d'autant plus ferme avec le surintendant et accordera une attention d'autant plus particulière que les villages sont plus petits et peu familiers avec les blancs. Au besoin également, un comité local pourra être formé pour aider le Maire à faire face aux problèmes.

Le Ministère et les Services sociaux s'assureront auprès du Surintendant de chantier que la présence du chantier dans le village n'aura pas entraîné une aggravation du climat social. Une réunion aura également lieu à cet effet avec les responsables du village.

En ce qui a trait aux lieux de récréation, sera priorisée au contrat, la reconstruction des sites de récréation touchés par les travaux, afin d'aider les communautés dans leur travail auprès des jeunes. En ce qui concerne les problèmes de pollution environnementale des lacs de baignade, se référer aux recommandations de la section 6.2.2.

Quant aux emprunts, les mesures que nous préconisons quant aux choix et aux tâches des personnages-clés devraient permettre de minimiser les problèmes à ce niveau, tout comme elles devront aider à créer les conditions les plus propices possible à l'obtention d'un climat social acceptable en général. Elles font l'objet du chapitre suivant.

CHAPÎTRE 4

MESURES VISANT À OPTIMISER LES CONDITIONS
D'EMBAUCHE INUIT ET À CRÉER UN CLIMAT SOCIAL
ACCEPTABLE

4. CRITERES DE SELECTION ET TACHES DES PRINCIPAUX INTERVENANTS

Pour ajouter aux efforts déjà entrepris par le ministère des Transports du Québec (engagement d'un superviseur inuit, visites fréquentes, contacts avec le Conseil municipal et efforts faits par son propre superviseur) et suite aux considérations avancées plus haut (à savoir, importance de la communication, rôle du superviseur inuit), le Ministère s'assurera que les conditions optimales sont créées en vue de l'embauche inuit en général.

Le Ministère présentera ainsi aux municipalités les critères de choix et les tâches du superviseur inuit. Ces critères leur permettront de faire le meilleur choix parmi différents candidats possibles appelés à défendre leurs intérêts.

Le Ministère apportera également au devis des spécifications concernant les choix et tâches des surintendants de chantier et des responsables des relations avec les communautés. Celles-ci devront aider à ce qu'une bonne communication s'établisse et que les efforts nécessaires soient faits.

Ces mesures devront également permettre de minimiser les problèmes sociaux, de faciliter les échanges (i.e. emprunts) en plus d'éviter certains problèmes ponctuels qui nous ont été relatés (i.e. sécurité).

4.1 SUPERVISEUR INUIT

La présente section est basée sur l'expérience des superviseurs actuels en plus de nos observations sur leur travail.

Le ministère des Transports du Québec devra s'entendre avec les conseils des villages qui iront en construction l'été prochain de façon à ce que le bon candidat soit sélectionné suffisamment tôt pour qu'il puisse se rendre à Inukjuak ou à Salluit dès le début de la saison de construction à venir. Ceci leur permettra de se familiariser avec leur futur rôle auprès du superviseur inuit local.

Le Ministère fournira au candidat de chaque village un organigramme de manière à ce qu'il puisse connaître la répartition des tâches de chaque intervenant de son dossier, ce, autant au Ministère que sur le chantier et lui expliquera son interaction à venir avec chacun d'eux (i.e. on lui dira à qui se référer pour les questions concernant la sécurité). On lui fournira également une copie de l'étude d'impact.

Le superviseur inuit, en tant que représentant officiel du Ministère dans sa communauté, sera automatiquement et officiellement avisé à l'avance de toute visite concernant le programme (représentants officiels, consultants, photographes, arpenteurs...), du temps de séjour prévu, du nombre de personnes, des objectifs de la visite et des personnes qui devront être contactées sur place. Les documents lui étant destinés lui seront envoyés accompagnés d'une traduction anglaise.

Le Ministère veillera à ce que le superviseur inuit soit présent lors de la présentation des recommandations environnementales auprès du surintendant de chantier.

4.1.1 CHOIX DU CANDIDAT

Le Ministère fournira à la municipalité la liste des tâches que le superviseur aura à accomplir. Il lui suggérera également les critères de sélection suivants, élaborés par les autres superviseurs inuit:

- le futur superviseur doit être quelqu'un qui a de bons contacts avec la communauté dans son ensemble. Il aura de l'expérience avec la municipalité, comme avec les blancs;
- le candidat sera capable de faire valoir ses idées facilement, que ce soit auprès de ses concitoyens comme auprès des blancs;
- le candidat connaîtra la main-d'oeuvre locale et l'expertise de chacun.

En cas de difficulté de choix entre deux candidats de force égale la connaissance du français pourra être un critère final de sélection.

4.1.2 TACHES DU SUPERVISEUR INUIT

4.1.2.1 RESUME

Le superviseur inuit devra être présent à différents endroits:

- il sera à la municipalité chaque fois que des accords seront passés avec le contracteur;
- il sera présent lors de la rencontre des différents visiteurs du Ministère avec le Conseil;
- il sera présent sur le chantier;
- il sera présent au campement.

4.1.2.2 MAIN-D'OEUVRE

Le superviseur inuit s'occupera des questions inhérentes à la main-d'oeuvre inuit (documentation concernant les permis, les contrats, la comptabilisation des heures travaillées, les taux horaires de chaque emploi) collaborant en cela avec le responsable des relations avec la communauté.

Le superviseur inuit s'assurera qu'à partir de la liste des travailleurs, fournie par la municipalité, la priorité sera donnée aux apprentis plutôt qu'à ceux qui ne le sont pas encore.

Il sera constamment en contact avec la municipalité et le contracteur pour discuter des différents problèmes inhérents à l'engagement inuit. Il veillera à faire les ajustements nécessaires pour éviter les congédiements.

Le superviseur inuit agira comme personne ressource auprès des travailleurs inuit. Il fera un suivi pour s'assurer que ces derniers sont au courant de ce qu'on attend d'eux, du système de paye et de toute information pertinente. Entre autres, il les informera des réunions tenues avec le surintendant de chantier et le surveillant.

4.1.2.3 SURVEILLANCE DES TRAVAUX

Après s'être familiarisé avec les implications techniques et environnementales des travaux sur le chantier, le superviseur inuit s'assurera que des dommages ne seront pas causés à l'environnement. Entre autres, il surveillera étroitement la réparation des véhicules pour s'assurer qu'il n'y a pas épandage ou déversement d'huiles usées, de déplacement des machines hors des limites stipulées, de déplacement de matériaux ou de produits toxiques, de contamination des eaux potables ou de la baignade. Il fera aussi de la supervision au niveau de la sécurité (i.e. explosifs).

Le superviseur inuit avertira le superviseur du Ministère de tout problème qui ne lui semblera pas avoir été réglé à sa satisfaction.

4.1.2.4 SURVEILLANCE DES SERVICES MUNICIPAUX AU CAMP

Le superviseur inuit s'assurera que la livraison d'eau potable et le déchargement des eaux usées seront faits selon les besoins aux dates et heures prévues par contrat avec la municipalité et ce, pour tous les bâtiments du camp.

4.1.2.5 DROGUES, ALCOOL ET PROSTITUTION

Le superviseur inuit avertira le surintendant de chantier de tout abus, ou considéré comme tel par la municipalité, d'alcool, de drogue ou de prostitution. Au besoin, il tiendra au courant le(la) travailleur(se) communautaire local(e) pour éviter les problèmes auprès des mineurs.

4.1.2.6 EMISSIONS RADIOPHONIQUES LOCALES (FM)

Le superviseur inuit réalisera des émissions radiophoniques chaque fois qu'il jugera à propos d'informer la population sur le programme d'amélioration aéroportuaire, le déroulement des travaux ou tout sujet qu'il jugera approprié. Des ententes sur le type d'information à donner seront faites avec le superviseur du Ministère.

4.1.2.7 VISITES DE CHANTIER

Le superviseur inuit réalisera des visites de chantier pour les populations locales qui en manifesteront le désir, visites qui devront être planifiées avec le contracteur.

4.2 SURINTENDANT DE CHANTIER

(A inclure au devis du contracteur)

Le surintendant de chantier aura avec lui une copie de l'étude d'impact. Le surintendant devra parler l'anglais ou au moins s'assurer que son responsable des contacts avec la communauté le parle (voir cette section).

Avant de monter, le surintendant aura pris connaissance de la liste des travailleurs autochtones à engager (c.f. section 2.3.1 pour plus de détails).

Le surintendant se référera au superviseur inuit chaque fois qu'il y aura un problème à résoudre avec la communauté.

Le surintendant de chantier devra communiquer avec le superviseur inuit, à toutes les semaines, de manière à le mettre au courant du déroulement des travaux sur le chantier. Ceci s'avère nécessaire car les réunions de chantier ont généralement lieu en français et sont donc peu accessibles aux Inuit. Bien informé, celui-ci sera aussi beaucoup mieux à même d'expliquer à ses concitoyens les contraintes du contracteur.

Le surintendant de chantier fournira les horaires de dynamitage au superviseur inuit. Tout changement à cet horaire lui sera automatiquement communiqué de façon à ce que la communauté soit avertie sans tarder.

Le surintendant de chantier fournira au Ministère une liste des travailleurs (chauffeurs, opérateurs), susceptibles de faire l'affaire pour aller travailler sur d'autres chantiers. Il précisera leur expertise et leurs qualifications. Il spécifiera également si une équipe peut être envoyée en tant que telle et lequel des travailleurs pourrait en être le responsable.

Le surintendant en tant que représentant de sa compagnie verra à avoir sur place, à la fin de la première période de paye, le mode de financement adéquat couvrant le montant de la paye de chaque employé inuit, ceci, dans le but de compenser pour le temps administratif qui incombe à l'ouverture de chaque dossier. Car ces retards de paiement provoquent souvent des mécontentements, voire plusieurs désistements de la part de cette main-d'oeuvre.

Le surintendant de chantier engagera un Inuk durant la saison morte (de la fin des travaux au début de la saison suivante) comme surveillant du matériel, des locaux et du chantier. Ce dernier veillera également à avertir le village des dangers inhérents à un chantier inachevé et sur les secteurs à éviter.

Le surintendant de chantier prendra contact avant de monter, avec le Ministère et les Services sociaux, afin de s'informer du climat social du village où il ira. Une séance d'information sera programmée au début de l'installation dans le village en vue de sensibiliser tous les travailleurs au climat social du village (cf. section 3.4 pour plus de détails).

Le surintendant de chantier ne laissera monter aucun travailleur qui n'aura pas signé les règlements stipulés par la compagnie concernant la consommation de drogues, d'alcool et les rapports sexuels avec les autochtones. Ces règlements de même que la liste des signataires sera remise au Ministère qui s'assurera ainsi que tous les travailleurs seront avertis de la question. Le contracteur les remettra avant de monter en même temps que l'échéancier des travaux et tout autre détail requis par devis. Le surintendant de chantier travaillera de concert avec le responsable des relations et le superviseur inuit et n'admettra pas d'abus. Cette question fera partie des thèmes discutés lors de la réunion avec le superviseur inuit.

4.3 RESPONSABLE DES RELATIONS AVEC LA COMMUNAUTE

(A inclure au devis du contracteur)

Le contracteur engagera à temps plein un responsable des relations avec les communautés (celui-ci pourra accumuler d'autres tâches). Cette personne parlera l'anglais. Elle aura une vision à long terme qui lui permettra d'anticiper les avantages d'une bonne entente avec les communautés. Le responsable de relations avec la communauté aura pour tâches:

- de prendre connaissance de l'étude d'impact et de s'assurer que les recommandations sont suivies;
- de discuter régulièrement avec le surintendant de façon à pouvoir prévoir au maximum les besoins en main-d'oeuvre inuit;
- d'en aviser aussitôt le superviseur inuit;

- de travailler de concert avec ce dernier pour toute question concernant la main-d'oeuvre inuit;
- de s'assurer que les travailleurs inuit sont régulièrement mis au courant de ce qui se passe sur le chantier;
- de négocier avec chaque travailleur inuit du village de leurs heures de travail, avec souplesse mais aussi fermeté, de façon à ce que des choix individuels soient possibles (i.e. quatre jours "on", trois jours "off") mais que le travail n'en souffre pas;
- de s'assurer que les ententes passées avec la municipalité sont respectées;
- de vérifier avec le superviseur inuit les heures travaillées pour le contracteur par les Inuit et pour quel type d'emploi;
- d'adopter une position ferme en ce qui a trait aux problèmes sociaux.

4.4 SURVEILLANT DE CHANTIER 1 _____

Le surveillant de chantier sera engagé sans faute avant que l'entrepreneur ne quitte le sud de façon à ce qu'il puisse faire une vérification du matériel à destination du chantier au port d'embarquement. (cf. 6.1.7).

-
1. Le surveillant de chantier relève du ministère des Transports du Québec pour lequel il surveille la qualité des travaux entrepris par le contracteur.

Le surveillant fera un rapport hebdomadaire de ce qui se passe sur le chantier au superviseur inuit. Entre autres, il discutera avec lui des impacts identifiés dans l'étude d'impact.

Le résidant en titre sera responsable de son personnel en ce qui concerne les problèmes d'ordre social (alcool, drogues, rapports sexuels avec les autochtones).

CHAPÎTRE 5

FORMATION

5. FORMATION

5.1 VAUDREUIL

La formation à Vaudreuil n'est pas une garantie d'expertise ni d'emploi par le contracteur. Le principe doit cependant en être retenu, indépendamment des possibilités d'engagement:

- l'introduction de connaissances technologiques représente un atout indispensable à la société inuit;
- il y a une incidence pratique non-négligeable en dehors des chantiers, soit les besoins de la municipalité et ceux en vue de l'entretien de la piste;
- il ne faut pas négliger par ailleurs que la mobilité de la main-d'oeuvre est importante dans le Nord. Ceci exige que l'on prévoit une certaine rotation et donc un nombre d'opérateurs relativement plus élevé que les besoins apparents.

Pour s'assurer des meilleurs résultats possibles, certaines précautions doivent être prises.

RECOMMANDATIONS

Les communautés et les stagiaires doivent être clairement mis au courant du fait que suivre des cours à Vaudreuil ne constitue pas une garantie d'emploi sur le chantier. Cependant, un postulant qui n'est pas passé par Vaudreuil voit ses chances d'embauche diminuer.

Tous les villages qui iront pour la première fois en construction l'an prochain devront avoir des représentants lors de la session de formation à Vaudreuil cet hiver. Les candidats qui y sont déjà allés ne devraient pas être exclus, l'important étant d'avoir des chauffeurs ou opérateurs avec le maximum d'expérience possible.

La Commission scolaire Kativik contactera également les Services sociaux et le Centre d'emploi et d'immigration du Canada pour s'assurer du meilleur recrutement possible.

Les contraintes attachées au travail de chantier devront être explicitées très clairement (limitations dans les activités de chasse et de pêche).

Les cours de Vaudreuil devraient être améliorés en sensibilisant les instructeurs aux éléments suivants:

- pousser davantage la question de l'entretien des machines;

- miser davantage sur le processus de travail en équipe et de coordination avec les autres chauffeurs et opérateurs.

Il y aurait peut-être lieu également de revoir la liste des machines sur lesquelles ils doivent travailler pour miser davantage sur celles dont la communauté continuera à faire usage (pelle mécanique à exclure par exemple).

A noter qu'à Salluit, la municipalité a veillé à ce que les travailleurs de Vaudreuil continuent à pratiquer sur une machinerie municipale jusqu'à l'arrivée du contracteur. Le Ministère pourrait encourager les autres municipalités dans ce sens.

5.2 ENTRETIEN

Malgré l'entente, il n'y a toujours pas de programme à cet effet. Nous avons donc recueilli peu de commentaires sur la question, à l'exception de ceux du gérant d'Ivujivik. Celui-ci souhaite que le ministère des Transports du Québec s'occupe de former le personnel au plus tôt.

Or, la formation dans le Sud crée une série de problèmes aux autochtones. Les cours de formation en machinerie lourde à Vaudreuil ont exigé de la part de la Commission scolaire Kativik une série de réajustements très spécifiques en termes d'organisation, logement, animation et autres pour éviter des problèmes survenus dans le cadre des cours précédents. Seule la difficulté à trouver des conditions adéquates de formation dans le Nord les amène à devoir s'accommoder de l'hypothèse de Vaudreuil.

RECOMMANDATIONS

Le Ministère doit régler la question de la formation en vue de l'entretien des pistes et prendre des décisions au plus tôt.

Devront être choisis en priorité les candidats sortis de Vaudreuil (pour Kangirsuk, on pourrait en envoyer cet hiver).

Les cours de formation actuels ne doivent pas être considérés comme finaux. Afin de s'assurer d'une efficacité maximum, il est important de garantir un suivi à ces cours. Une période minimale de deux ans devrait permettre de réaliser l'objectif visé.

Le Ministère devra informer les candidats du type de contrat qui les attend et être suffisamment flexible pour s'ajuster aux besoins individuels dans la mesure où ces candidats offrent des garanties de succès dans leur travail futur.

Le Ministère devra prévoir un dépôt de pièces de rechange sur place.

Les cours devront avoir lieu dans le Nord. Or, les conditions suivantes sont réunies à Kuujjuarapik:

- piste de gravier de 5 000 pieds;

- milieu inuit;
- employés inuit avec de l'expérience et pouvant servir d'instructeurs;
- machinerie et conditions climatiques adéquates.

Nous recommandons donc que les cours aient lieu à Kuujjuarapik.

Advenant une entente possible avec Transports Canada, ces cours pourraient être subdivisés. Les villages de l'Hudson iraient à Kuujjuarapik et ceux de l'Ungava à Kuujjuaq.

Des possibilités de formation continue sont aussi ouvertes via Travail Québec: stage en lieu de travail (PSMT) et formation en industrie (CFP). Des rencontres pourraient avoir lieu pour assurer un suivi à la formation initiale acquise.

Les solutions à l'entretien devraient varier suivant les villages. Elles pourront faire l'objet d'une entente avec les municipalités, mais il faudrait aussi envisager l'hypothèse dans certains cas d'aller en régie, soit d'engager deux opérateurs ou plus, à raison de huit mois par an. Ceci permettrait de décharger les municipalités qui sont débordées et garantirait un meilleur contrôle de l'entretien.

CHAPÎTRE 6

MODIFICATIONS TECHNIQUES AYANT DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

6. MODIFICATIONS TECHNIQUES AYANT DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

6.1 PLANS ET DEVIS

6.1.1 PERGELISOL

Etant donné pour le Ministère la nouveauté de la construction dans le Nord, donc les difficultés de pouvoir tout prévoir à l'étape de la réalisation des études, l'expérience des sites de Kangirsuk, Salluit et Inukjuak a démontré qu'une réévaluation des plans au point de vue ingénierie fut nécessaire compte tenu du pergélisol. Cette réévaluation et les changements apportés ont causé plusieurs délais dans la construction de ces pistes, donc perturbé la bonne marche des chantiers, et par ricochet, les relations avec les communautés.

Selon le même type de contraintes associées au pergélisol, il nous fut signalé, par des surveillants de chantier et de laboratoire, qu'ils rencontrent des difficultés dans l'utilisation d'une partie des déblais. Ce matériau n'est généralement pas réutilisable car il est trop humide. En effet, la courte saison, associée à la rapidité d'exécution du projet, ne donne pas le temps nécessaire pour que celui-ci s'assèche. Cette valeur se rajoute ainsi au tonnage de matériau à soustraire aux sites d'emprunt identifiés comme tels, ce qui peut aller jusqu'à 90% dans certains cas. Si cette norme est souvent utilisée dans les contrats au Sud, elle pose des problèmes d'application du devis dans le Nord.

6.1.2 SONDAGES

Le peu de connaissance du milieu nordique se révèle aussi sous d'autres aspects ayant des incidences environnementales non-prévisibles lors des études d'impact, telles les sondages, puisque celles-ci étaient faites à partir de ces données. Les surveillants de chantier et de laboratoire nous ont mentionné que le type de sondage qui fut réalisé n'était pas adéquat pour avoir une bonne connaissance du sol soit sous la piste ou aux sites d'emprunt, obligeant à des correctifs constants. Ils provoquent par exemple une non-utilisation de certaines parties du site d'emprunt à cause d'un trop fort taux de silt dans le matériau (Inukjuak), ce qui entraîne une surexploitation et/ou oblige à la recherche d'un autre site d'emprunt.

Toutes ces contraintes obligent donc à augmenter la quantité de matériau prélevée aux sites d'emprunt prévus initialement, donc, non-évaluée au niveau des études d'impact. Ceci entraîne des modifications aux recommandations incluses dans celles-ci, or, plusieurs sites d'emprunt ont fait l'objet d'ententes très précises avec les communautés.

RECOMMANDATIONS

Il serait important que tous les plans, c'est-à-dire ceux des sept autres sites, soient réévalués à partir de ces expériences afin d'éviter tout délai à l'avenir.

Ces sondages ne devraient pas s'arrêter au premier refus. On devrait excaver plus pour connaître la nature du refus (roc/pergelisol, etc.).

Nous recommandons aussi que tout changement important aux plans et devis fasse l'objet d'une réévaluation par les différents intervenants (ex.: environnement) pour revoir les implications de ces changements. Les raisons soustendant ces changements et les répercussions potentielles que ceux-ci auront sur leur communauté (plus grande exploitation recherche d'autres sites d'emprunt, délais, augmentation du dynamitage,...) devront également être présentées aux Conseils municipaux.

6.1.3 LARGEUR DES ROUTES D'ACCES

Les routes d'accès à Kangirsuk, Salluit et Inukjuak ont une largeur de six (6) mètres, s'élargissant de .6 mètres dans les fortes courbes, à savoir celles ayant un rayon inférieur à 200 mètres. Si en terrain plat, cette largeur (6 m) est minimale, elle devient critique dans les pentes et les courbes. Ce problème nous a été soulevé tant par certaines municipalités que par des contracteurs et surveillants de chantier. Les fortes pentes de certaines sections de ces routes d'accès (ex. 14% à Salluit) mais aussi les courbes accentuées, la dénivellation des talus et la proximité des écrans rocheux peuvent rendre l'utilisation de ces routes très périlleuse.

Rappelons que l'état précaire des chemins, dû aux fortes tempêtes de neige, mais aussi l'utilisation de ces accès pour d'autres besoins (ex.: camionnage pour l'eau potable à Kangirsuk, route d'accès aux terrains de chasse à Salluit), nous obligent à affirmer qu'une

largeur de 6 mètres est conflictuelle avec une utilisation sécuritaire présente et future.

Nous remarquons que toutes ces considérations n'ont pas fait l'objet de recommandations au niveau des études d'impact pour ces sites, ainsi, ce n'est qu'à la construction même qu'on se rend compte de l'impact de tels changements.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons que la question de la largeur des routes d'accès soit revue pour les sites à venir, mais aussi pour ceux dont la construction n'est pas terminée (Salluit et Kangirsuk).

De plus, nous souhaiterions voir, insérées aux plans et devis, des glissières pour les endroits les plus dangereux (courbe, ravin) afin de garantir un minimum de sécurité face à des accidents potentiels. Toutefois, il faut prendre en considération le fait que celles-ci, tel que constaté à Ivujivik (section 6.1.5.1), engendrent des zones d'accumulation de neige. Sans pouvoir affirmer qu'un entretien plus fréquent réglerait ce problème, et ce, dans tous les cas, nous croyons que toute solution envisagée doit tenir compte de l'aspect sécuritaire nécessaire à ces sections de routes. De plus, l'installation de repères visuels phosphorescents en forme de longues tiges, le long de celles-ci, permettrait leur localisation évitant ainsi que la charrue ne les endommage (ex. Ivujivik).

Nous recommandons que ces questions soient réévaluées en prenant en considération les mauvaises conditions climatiques qui affectent de beaucoup la visibilité (tempête de neige, brume, white-out,...).

Il est primordial que ces changements fassent l'objet d'une réévaluation par tous les intervenants du dossier notamment l'environnement et les communautés.

6.1.4 ECLAIRAGE DE LA ROUTE D'ACCES

Ce point a été soulevé par la communauté d'Ivujivik qui est la seule actuellement à avoir eu à utiliser la route d'accès l'hiver. La noirceur hâtive dans ces régions septentrionales pour de longs mois d'hiver, représente un danger pour l'utilisation de cette route. Sans vouloir faire des recommandations face à cet item, nous croyons que le point soulevé présente certains fondements et qu'il faudrait s'y pencher.

6.1.5 ZONES D'ACCUMULATION DE NEIGE

6.1.5.1 LE CAS D'IVUJIVIK

L'entretien d'hiver de la piste d'Ivujivik (puisque'elle est la seule à être en opération depuis plus d'un an) présente peu de problèmes face à l'enneigement, car elle est balayée constamment par les vents. Toutefois, on perçoit beaucoup d'accumulation de neige autour des bâtiments, ce qui devrait être réglé avec la mise en opération de la machinerie. Par contre, sur la route d'accès, la présence des glissières sur

certaines sections de cette route provoque des accumulations de neige. Compte tenu que la machinerie n'était pas en service lors de notre visite, il est difficile de voir si au cours de l'hiver, l'accumulation de neige pourrait être trop importante et fréquente pour cet entretien. Pour les recommandations voir la section 6.1.3.

6.1.5.2. CAS DE KANGIRSUK

Un autre problème d'enneigement a été porté à notre attention et concerne une section de la route d'accès au point d'eau, à Kangirsuk. Compte tenu de sa situation le long de la piste mais à six (6) mètres en contrebas, cette route risque de présenter un grave problème d'accumulation de neige.

Nous savons que cette question est étudiée actuellement par les responsables de Transport Québec, mais nous croyons que tous les autres dossiers à venir devraient faire l'objet d'une réévaluation face à ce problème, afin de ne pas avoir d'autres cas identiques où on devra envisager de refaire des sections de routes ou autres infrastructures.

Il nous a été spécifié par les autorités municipales de Kangirsuk qu'ils auraient pu prévoir cet impact, mais qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de voir les plans détaillés concernant le projet, ce qui ne leur a pas permis de signifier au Ministère leur appréhension (forte accumulation de neige) pour ce tronçon. D'ailleurs, cette non-connaissance exacte des plans a obligé à apporter des changements au tracé de la route d'accès et ce, au début de l'étape de construction, puisque la municipalité a construit un garage sur une partie de l'emprise future de cette route entre le temps des plans et devis et celui de construction.

L'impact de ce changement est mineur, mais souligne la nécessité de présenter aux communautés des plans précis à grande échelle pour qu'elles puissent mieux prendre en considération tous les éléments intrinsèques au projet aéroportuaire.

Un autre élément est à souligner et concerne l'approvisionnement en eau potable. Les camions actuellement utilisés possèdent une décharge de sécurité (overflow) placée à l'avant du réservoir du camion, qui laisse couler de l'eau lorsque le camion descend de fortes pentes. Cette eau glace la route la rendant ainsi très dangereuse.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons que la question de la décharge des camions pour la livraison d'eau soit mentionnée aux responsables de l'Administration Régionale Kativik afin qu'ils puissent y apporter les correctifs nécessaires.

Nous recommandons de plus qu'une présentation globale du projet par les intervenants des études d'impact soit réalisée à la remise de leur rapport et ce, dans chacune des communautés.

Cette présentation devrait être faite à l'aide de plans, graphiques et simulations visuelles montrant tous les aspects du projet. De plus, cette présentation devrait s'accompagner d'une visite sur le site même qui permettrait de mieux faire comprendre l'interaction des éléments les uns par rapport aux autres.

Le type de présentation préconisé ci-haut s'applique à tout changement ou ajout au projet qui peut créer un impact pour la communauté.

6.1.6 QUALITE DES TRAVAUX

Lors de notre mandat environnemental, cette question nous a été soulignée par les représentants municipaux à Kangirsuk, et c'est dans ce sens que nous voulons ici y inclure une note. La qualité même de l'infrastructure de la piste et de la route inquiète la communauté. Nous avons donc discuté rapidement avec les surveillants de chantier qui nous ont confirmé avoir des problèmes de contrôle face à la construction en général.

Une fois cette question solutionnée à Kangirsuk, il serait important de faire le point avec la communauté sur ce sujet afin d'éviter la propagation de rumeurs et de craintes inutiles.

6.1.7 QUALITE DE LA MACHINERIE

Nous constatons que la qualité de la machinerie ne fut pas adéquate sur deux sites, produisant des retards même dans la construction, des frustrations pour les employés, des accidents, mais aussi des épandages accidentels de produits polluants. Etant donné l'isolement et la difficulté de les maintenir en bon état par manque de pièces sur les chantiers, un effort doit être fait par le ministère des Transports du Québec pour faire respecter son devis en ce qui concerne la bonne qualité de la machinerie.

Ainsi, compte tenu de l'importance sur les chantiers, de la qualité de la machinerie, nous croyons qu'une inspection au point de départ devrait être faite et que seule la machinerie en bon état aurait la possibilité d'être transportée vers les chantiers. Ainsi, si une machine doit migrer d'un chantier à l'autre, il serait important qu'elle subisse la même inspection. Cette inspection pourrait être faite par les surveillants de chantier du site même, tel que stipulé au paragraphe 4.4, sur les tâches relatives à ceux-ci. D'ailleurs un surintendant de chantier a confirmé que compte tenu des conditions extrêmes dans lesquelles ils doivent opérer, la machinerie ne devrait pas avoir plus de trois ou quatre ans d'usage.

6.2 REMISE EN ETAT DU SITE

6.2.1 REGALAGE

Le seul site terminé, soit Ivujivik, est passé par cette phase du programme. Néanmoins, on y retrouve, plusieurs items mentionnés par la communauté, qui à leur dire, n'ont pas été réalisés.

6.2.1.1 SITE D'EMPRUNT

Le premier concerne un site d'emprunt au sud du tablier, où nous avons pu constater que le régalage n'a pas été réalisé. L'état actuel de ce site présente des difficultés d'accès aux chasseurs qui doivent, soit le longer, voire même l'emprunter, pour se rendre au détroit d'Hudson.

Nous avons communiqué avec le surveillant de chantier qui nous a confirmé qu'au début de la construction de l'aéroport, le contracteur y a prélevé du matériel d'emprunt. Cependant, suite à une directive du ministère des Transports du Québec, très tôt lors de la phase construction, les sites d'emprunt ont été abandonnés au profit seul des carrières. Or, plusieurs projets de constructions étaient en cours dans la communauté et il est vraisemblable que ce site fut utilisé à d'autres fins, d'autant plus qu'il est un des seuls sites d'emprunt près de la municipalité. Ce sont donc cette directive de ne plus l'utiliser et le fait que celui-ci ne faisait plus partie des terrains sous juridiction du ministère des Transports du Québec, qui ont fait que ce site d'emprunt n'a pas été régalé à la fin du contrat.

6.2.1.2 CAMPEMENT

Le campement du contracteur à Ivujivik, dit temporaire, est encore sur place même si le contrat est terminé depuis un an. Nous savons que plusieurs discussions ont eu lieu à ce sujet, sans toutefois que des solutions adéquates aient été trouvées, ce qui représente aux yeux de la municipalité et certainement à ceux du contracteur, une situation difficile à supporter.

RECOMMANDATIONS

Il serait important de faire une recherche pour confirmer l'utilisation ultérieure du site d'emprunt à Ivujivik pour d'autres fins. Si une situation identique se représente sur d'autres chantiers, une mise au point devrait être faite avec la municipalité au moment même où le cas se représente et un compte rendu signé par les deux parties.

A la rigueur, pour le cas d'Ivujivik, la remise en état de ce site représente, selon le surveillant du chantier, seulement quelques heures de travail, donc occasionnerait au Ministère une dépense de moins de 500\$.

En ce qui concerne le campement, sans avoir pu rentrer dans les détails et élaborer une solution optimale pour ce problème, il serait important que cette situation ne se retrouve pas dans d'autres communautés. Si aucune entente n'est intervenue au moment du départ du contracteur, celui-ci devra démanteler son campement selon les prescriptions du devis, car la dégradation même des éléments laissés sur place pendant plusieurs années ne fait qu'augmenter le problème.

Dans une perspective similaire, nous avons reçu des commentaires concernant la barge et le remorqueur ancrés sur la plage de Salluit. Il est important qu'une entente soit réalisée avant le départ du contracteur et que ce site soit régalié si jugé nécessaire par les surveillants de chantier et le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec.

Nous recommandons que l'ensemble des sites touchés par le projet fasse partie du régaliage à la fin du contrat tel que stipulé dans le devis. Si aucune entente n'est intervenue entre la communauté, le contracteur ou d'éventuels acheteurs pour quelque éléments que ce soit (machinerie, campement, etc...), ceux-ci seront disposés selon les prescriptions du devis.

En ce qui a trait à Ivujivik, le Ministère devrait donner jusqu'au mois d'octobre 1987 à la compagnie Kigiak pour trouver une solution face à son campement, sinon une action coercitive devrait être entreprise, telle

Le démantèlement du campement aux frais du contracteur.

6.2.1.3 CARRIERE

L'utilisation des carrières sur les chantiers présente un problème face à la mise en état et la sécurité de ces sites suivant la construction.

A Kangirsuk, la face de la carrière avait plus de dix (10) mètres de haut. Or, selon les normes du ministère de l'Environnement du Québec, elle devait faire l'objet d'un réaménagement en palier, voire de toute autre solution visant à diminuer cette hauteur. La solution choisie fut de dynamiter la falaise afin d'obtenir une pente qui se continuerait par l'amoncellement de roc au pied de celle-ci. Toutefois, l'expérience ne fut pas très concluante, compte tenu, nous a dit le surveillant de chantier, de la dureté même de la roche, ce qui fait que ce site demeure dangereux. Nous n'avons pu qu'observer la situation et croyons qu'il est important que l'ensemble du dossier de remise en état des carrières soit étudié pour trouver la solution optimale principalement au niveau sécuritaire (et potentiellement visuel) pour chaque site.

RECOMMANDATIONS

Compte tenu de l'utilisation préférentielle des sites de carrière pour la recherche de matériel d'emprunt et des difficultés rencontrées sur un de ces sites à trouver une solution optimale, nous recommandons que le Service de l'environnement du Ministère se penche sur la question pour le site de Kangirsuk et tous les sites à venir.

En ce qui a trait à la carrière de Kangirsuk, si tout autre solution ne s'avère pas concluante, l'instauration d'une clôture autour du site s'avère nécessaire.

Nous avons appris qu'à Ivujivik, la carrière a été complètement remblayée, compte tenu d'une surproduction de matériel d'emprunt. Ceci est une alternative intéressante qui pourrait s'appliquer aux autres sites où un surplus est disponible éventuellement.

6.2.1.4 DEBRIS, POLLUTION VISUELLE

Rappelons que notre visite fut faite durant l'hiver et que notre constat n'a pu être que partiel dû à la couverture de neige qui recouvrait le site. Un des éléments notés par la communauté concernait des débris laissés pour compte (plastiques, cartons, etc...) que le vent dispersait, ce qui représentait, en plus du risque d'accident, une pollution visuelle pour l'ensemble de la communauté.

Toutefois, le surveillant de chantier nous a affirmé que tous les débris furent ramassés à la fin du contrat et que ce problème doit être imputable à d'autres contrats réalisés en même temps dans la communauté.

De la machinerie fut aussi laissée sur les lieux, mais avait, au moment de notre visite, déjà trouvé preneur et ne présentait plus de problèmes pour la communauté.

6.2.2 POLLUTION ENVIRONNEMENTALE

Lors de notre visite à Ivujivik, les représentants de la communauté nous ont fait part de problèmes de pollution de deux lacs, vraisemblablement par de l'huile.

Ces deux lacs se situent de part et d'autre du tablier, mais compte tenu de la période tardive de notre visite, nous n'avons pu vérifier sur place la situation. En effet, les lacs étaient gelés et une forte accumulation de neige recouvrait le pourtour de la piste. Nous avons vérifié les plans et discuté avec le surveillant de chantier de l'époque et croyons qu'il est important que ce problème soit investigué plus à fond par des spécialistes afin de trouver le type de pollution qui en est la cause et, s'il y a lieu, que les correctifs nécessaires y soient apportés.

Cette situation est d'autant plus critique que ces deux lacs servaient à la baignade l'été et que privée de ce lieu de récréation, il devient très difficile à la communauté de contrôler les jeunes (c.f. section 3.2 pour une description du type d'impact que cette situation occasionne).

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons qu'une analyse des eaux de ces deux lacs soit effectuée par le Service de l'environnement/génie urbain de l'Administration Régionale Kativik, et suivant leurs résultats identifiant le type de pollution, que les responsables prennent les actions nécessaires pour corriger la situation.

Nous recommandons également qu'une surveillance étroite des réparations des véhicules sur le chantier soit faite afin d'éviter toute pollution potentielle qui pourrait en découler, autant au site indiqué comme garage que sur le chantier (c.f. section 4 pour les mesures à prendre).

CHAPÎTRE 7

IMPACTS RELIÉS À LA PHASE D'OPÉRATION FINALE DES PISTES

7. IMPACTS RELIES A LA PHASE D'OPERATION FINALE ——— DES PISTES

7.1 MISE EN FONCTION TOTALE DE L'AEROPORT ———

Le calendrier des travaux n'est pas souvent respecté par les contracteurs, ce qui peut augmenter l'impact social que représente la présence des travailleurs allochtones dans les communautés. Rappelons que la construction à Ivujivik a pris deux (2) années au lieu d'une (1), que les pistes de Kangirsuk et Salluit n'ont pas été livrées dans les délais prévus et que des retards sont à prévoir pour les bâtiments à Salluit. Ces retards se répercutent sur d'autres phases du programme telles les cours d'observateur - communicateur. En effet, les gens envoyés à Forth Smith pour ces cours doivent à la remise de leurs licences travailler un minimum de huit (8) heures par mois, à défaut de quoi, ils perdent leur licence et doivent reprendre le cours. Il faut prendre en compte que le dossier d'Ivujivik a été le premier à démarrer dans une suite de onze (11) sites et qu'il est normal que l'on y perçoive certains retards.

Donc, il est important que le calendrier de toutes les tâches soit revu parce que la communauté se dit impatiente de la mise en marche de l'ensemble des équipements prévus (phare non directionnel) et des emplois qui y sont rattachés (entretien) et que ces pistes sont très attendues par celles-ci.

7.2 BATIMENTS

Les seuls bâtiments terminés sont ceux d'Ivujivik. Le gérant ainsi que la communauté nous ont fait part de bris et/ou malfonctionnement de plusieurs items tels les portes, le manque de chauffage ou la nécessité d'avoir un contenant à déchets à l'extérieur de l'aérogare pour l'entreposage des sacs de plastique qui actuellement se font endommager et répandent leur contenu à tout vent.

Le surveillant de chantier nous a fait part de certains problèmes rencontrés au moment même de la construction. Il était notamment question de bris de certaines serrures qui empêchaient l'ouverture des portes et de problèmes de chauffage.

Certains ajustements mineurs ont été faits notamment pour le chauffage tels la pose d'une trappe dans un bureau.

RECOMMANDATIONS

Sans connaître l'expertise nécessaire à ces réparations, il appert encore une fois urgent que les cours d'entretien soient donnés aux candidats locaux qui auront charge de l'entretien général de la piste, mais aussi des bâtiments. Ceux-ci référeront au Ministère pour des réparations plus importantes. Un cours d'entretien de bâtiments est offert par la Commission scolaire Kativik. Le Ministère pourrait contacter cet organisme à ce sujet.

En ce qui concerne le problème de chauffage, une vérification devrait être faite à ce niveau, afin d'évaluer la situation et d'apporter les correctifs si nécessaire.

Tel que demandé à Ivujivik, nous recommandons également qu'un ou des contenants à vidanges soient placés à l'extérieur de l'aérogare pour en faciliter l'évacuation.

7.3 ATERRISSAGE

La communauté d'Ivujivik nous a mentionné que quelquefois, lors de forts vents contraires, les pilotes d'Air Inuit atterrissent sur la voie de circulation (Taxi-way) et qu'ils sont très inquiets de cette pratique.

Nous avons interrogé quelques pilotes qui nous ont confirmé avoir atterri de la sorte, et qu'à leur avis, cette pratique en cas extrêmes (direction des vents) se fait selon des normes de sécurité en vigueur.

Par contre, nous avons contacté les représentants de Transport Canada, responsables du trafic aérien qui nous ont affirmé que l'utilisation de la voie de circulation est interdite pour l'atterrissage.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons que les responsables du trafic aérien prennent les mesures nécessaires afin de faire cesser cette pratique car elle est dangereuse et inquiète énormément la communauté.

CHAPÎTRE 8

LE PLUS BAS SOUMISSIONNAIRE

8. LE PLUS BAS SOUMISSIONNAIRE

L'expérience de quatre chantiers prouve que le choix du contracteur est un facteur-clé dans le bon déroulement des travaux, compte tenu des conditions d'isolement dans lesquelles il doit travailler.

La présence de celui-ci constitue pour les communautés la phase la plus marquante de l'ensemble du programme. Elle implique un important nombre d'ouvriers allochtones, de machineries lourdes, l'utilisation d'une grande partie de leur territoire, ce qui bouscule les us et coutumes locales.

Ainsi, le contracteur devient le personnage-clé, car tout problème qui surgit à son niveau se répercute sur ces communautés. En effet, comme on l'a déjà mentionné, la mauvaise qualité de la machinerie voir même celle des travaux, les délais occasionnés, les accidents, la faiblesse du surintendant de chantier face au comportement de ses ouvriers ou son manque de communication et de bonne entente avec les responsables locaux et les employés inuit sont des facteurs importants de perturbation du climat social local.

Ainsi, le choix même du contracteur devient un élément majeur face à l'impact social de ce programme, car si l'attention est portée sur des problèmes techniques les plus pressants, les problèmes sociaux ne reçoivent pas toute l'attention nécessaire.

RECOMMANDATIONS

Pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise, nous recommandons qu'à l'instar des projets internationaux, le choix du contracteur soit fait en deux étapes, à savoir une pré-qualification et une qualification.

L'étape de pré-qualification permettra au Ministère de passer en revue toutes les firmes soumettant un dossier. Ce dossier devra contenir les éléments suivants:

- avoir matériel (machinerie, type, âge,...);
- expertise pour des contrats similaires;
- expertise des employés seniors appelés à travailler sur le contrat et particulièrement le surintendant de chantier (voir sections 4.2 et 4.3);
- nombre de contrats actuellement à sa charge et leur importance budgétaire;
- respect des échéanciers sur ses contrats antécédents.

Cette première étape permettra de choisir un nombre limité de firmes répondant à une série de critères évalués par un système de pointage. Les firmes retenues à cette étape, seront appelées à répondre à la soumission, et le critère de sélection final peut rester à ce moment-là, le plus bas soumissionnaire, mais cette fois-ci avec certaines garanties.

CHAPÎTRE 9

CONCLUSION

9. CONCLUSION

Les recommandations et mesures qui précèdent ne pourront être vraiment opérationnelles que si une attention particulière est accordée aux deux éléments que nous considérons la clé du bon fonctionnement du programme, c'est-à-dire:

- l'optimisation des relations avec les Inuit;
- une bonne gestion du programme.

9.1 OPTIMISATION DES RELATIONS AVEC LES INUIT

L'équilibre du climat social dans les villages dépend des différentes autorités au niveau du chantier à qui revient une responsabilité significative. Des faiblesses dans certains domaines peuvent être tolérées si elles sont compensées par des efforts visibles dans d'autres. De l'équilibre établi dépend la satisfaction des communautés.

La position stratégique du surintendant l'amène tout particulièrement à jouer un rôle clé dans cet équilibre. Or, ce rôle dépend en premier lieu du devis auquel le contracteur est soumis. Du devis, mais aussi de l'attitude du surintendant découleront donc les conditions qui assureront le succès du climat social. Cela est important pour la bonne marche des négociations à venir entre le ministère des Transports du Québec et les communautés.

En effet, les efforts et les succès obtenus lors de cette première phase conditionnent en grande partie la réceptivité future des municipalités.

Etant donné que le programme est échelonné sur plusieurs années, qu'il comporte onze sites et que le Ministère en sera responsable, il est donc essentiel que non seulement nos recommandations soient apportées aux prochains devis (janvier 87), mais surtout qu'un contrôle soit assuré. Or, celui-ci n'est possible que sur la base d'une bonne gestion.

9.2 GESTION DU PROJET

Lors de nos enquêtes, de nombreux commentaires nous ont été adressés concernant des difficultés de communication, de manque de coordination sans oublier les problèmes ayant trait à la gestion d'autres aspects du programme. En plus des répercussions sociales, ces difficultés peuvent avoir des incidences environnementales et techniques.

Cette question est d'autant plus complexe qu'elle implique un nombre considérable d'intervenants sans compter la diversité même de leurs implications respectives. Elle prend également de l'importance dans la mesure où l'on a affaire à un milieu peu familier, le nord du 55^e parallèle.

Un effort d'adaptation pour gérer des projets en milieu nordique est donc indispensable et un premier pas consisterait à en assurer une coordination efficace.

9.3 BILAN DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Le travail effectué pour ce rapport a mis en lumière les principaux problèmes qui surgissent lors de la phase construction et mise en service des aéroports. Nous avons formulé des recommandations pour la majorité d'entre-eux, les plus pressants d'une part et ceux pour lesquels nous avons pu élaborer des solutions. Toutefois, les autres problèmes devraient être davantage investigués afin que des solutions leur soient aussi apportées. Nous voudrions ici faire comprendre à tous les intervenants du dossier que notre objectif dans ce travail est de trouver des mécanismes afin d'aider à élaborer des solutions concrètes.

L'expérience démontre que si un suivi est réalisé et ses recommandations mises en application, on obtient une amélioration de la qualité du travail donc, en ce qui nous concerne, de meilleures relations avec les communautés. En l'absence de ce type de contrôle, les problèmes demeurent ou se détériorent. Etant donné la nouveauté des questions traitées, le travail effectué perd donc sa raison d'être si les recommandations incluses ne sont pas elles-mêmes contrôlées afin de permettre de nouveaux ajustements, s'il y a lieu.

Il faut donc envisager de faire un nouveau bilan l'an prochain en vue de maintenir ou d'infirmier certaines des recommandations présentes. Le succès de la gestion future des aéroports va dépendre des efforts entrepris en ce sens.

ANNEXE I

COMPTE RENDU DES INTERVIEWS

ANNEXE

COMPTE RENDUS

Avertissement

Cette section comprend de nombreux compte rendus:

- de réunions avec les conseils municipaux;
- de lignes ouvertes aux radios FM locales;
- une entrevue avec le gérant à Ivujivik et
- des interviews du côté des contracteurs.

Elle permet de vérifier que certains des problèmes auparavant soulevés par les communautés n'ont plus cours, soit que des solutions ont été trouvées, soit que les craintes n'étaient pas fondées.

De nouvelles préoccupations exprimées ici se sont réglées sur place (i.e. Kangirsuk), d'autres font l'objet des recommandations de notre rapport.

COMPTE RENDU - Réunion avec le Conseil municipal
Kangirsuk le 11 août 1986

Etaient présents:

- . Elijah Grey, Maire
- . George Hauki, secrétaire-trésorier
- . Jacques Brouard, géographe, superviseur, ministère des Transports du Québec
- . Marie Lapointe, géographe, Gendron Lefebvre
- . Noëlle Lemos, anthropologue, Service de l'environnement, ministère des Transports du Québec

Le Maire nous demande de nous présenter, ce que nous faisons. Noëlle Lemos précise ensuite les objectifs de la réunion. Le Maire nous fait alors part de ses préoccupations.

- . Le Maire craint qu'on ne leur prenne trop de sable, ce qui obligerait plus tard la communauté à aller beaucoup trop loin pour en trouver pour ses propres besoins.
- . Les jeunes se plaignent du fait qu'à cause de la piste ils ont perdu leur terrain de jeux. Le Ministère ne leur en ayant pas encore construit d'autre en échange, ces derniers n'ont pu se préparer en vue des compétitions cet été à Aupaluk⁽¹⁾.

(1) Dans ces villages, où la jeunesse est inoccupée, la récréation joue un rôle primordial et évite bien des problèmes sociaux.

- . L'électricité manque l'hiver et on peut craindre qu'avec les besoins futurs de l'aéroport, le village ne vienne encore à en manquer davantage.
- . Le contracteur n'aurait pas engagé des Inuit parce qu'ils ne parlaient pas l'anglais. Un menuisier n'aurait pas été pris et pourtant avait sa carte. Le contracteur ne semble tout simplement pas vouloir engager les gens du village.

Pour le reste, le Maire nous demande de poser les questions qu'on veut, ce qui est fait à partir de la liste de questions et problèmes soulevés par le Conseil de Salluit au moment de la confrontation avec les contracteurs en avril 1985. Cette liste nous avait été fournie par la Société Makivik et serait valable pour Kangirsuk. Pêle-mêle, voici les réponses:

- . en ce qui concerne l'eau délivrée par la communauté au camp, il n'y a pas de problème, c'est payé;
- . le contracteur a bien suivi leurs instructions quant au trajet à suivre pour le débarquement du matériel;
- . il n'y a pas eu de création de comité à Kangirsuk, mais ce serait une bonne idée pour d'autres villages, car c'est trop d'ouvrage pour le Maire tout seul que de faire face à tous les problèmes rattachés à la construction des pistes;
- . le superviseur inuit est assez inoccupé, mais dès que surgit un problème il va voir le Maire;

- . le contracteur devrait prévenir à l'avance quand il a besoin de main-d'oeuvre car on ne peut pas demander aux gens d'être disponibles comme ça d'une minute à l'autre;
- . il n'y a pas de problèmes avec les ordures ni les eaux usées;
- . pas de gros problèmes non plus en ce qui concerne les changements advenus dans les plans: il y a eu une surprise près du cimetière, car les bâtiments se trouvaient plus près qu'ils ne s'y attendaient, mais la construction d'un écran visuel a été convenue avec le M.T.Q. pour en cacher la vue et préserver l'intimité du site;
- . en ce qui concerne la demande de certaines communautés à l'effet que les travailleurs soient logés dans le village, le Maire croit qu'économiquement ce serait avantageux, mais que par contre, cela amènerait plus de problèmes sociaux. Ils seront donc mieux dans un campement indépendant;
- . le contracteur fait de nombreux emprunts de matériel auprès de la communauté, mais il est vrai qu'en échange cette dernière obtient des avantages tels que l'ouverture d'une route jusqu'au lac par exemple;
- . la présence du chantier n'a pas amené à la communauté de problèmes de manque de fuel;
- . les taxes sont sous contrat et aucun problème n'a surgi à ce niveau;
- . certains matériaux n'auraient toujours pas été payés par le contracteur;

- . le Maire signale enfin que la nouvelle route d'accès lui paraît trop étroite.

COMPTE RENDU de la réunion avec le Maire de Kangirsuk, tenue au bureau de la municipalité, le 20 octobre 1986.

Etaient présents:

- . Elijah Grey, Maire
- . Marie Lapointe, géographe, Gendron Lefebvre

Suite à la réunion du 11 août 1986, Marie Lapointe explique que cette réunion vise à faire le point sur les éléments discutés à la première réunion et voir si d'autres points sont à être soulevés.

- . Ainsi, en ce qui concerne le banc de sable fin pour les besoins futurs de la municipalité (fabrication de ciment) et puisque celui-ci se trouve le long de l'emprise de la piste, que des évaluations des quantités ont été réalisées par les surveillants du chantier. Suite à ces évaluations, des ententes ont été conclues à sa satisfaction avec M. Clément Tremblay pour l'utilisation de ce sable et que si d'autres problèmes survenaient, il rediscutera avec M. Tremblay.
- . Le terrain de jeu à être construit par l'entrepreneur, en remplacement de celui qui se trouvait sur le site de la piste actuelle, n'est pas entièrement terminé, mais tout semble aller très bien.
- . Le problème d'électricité a été discuté avec Hydro-Québec à sa satisfaction.

- La compagnie Arenco/Trajenco a payé ses comptes en souffrance.
- La liste des noms pour le cours de Forth Smith n'est pas encore complétée. Il y a actuellement les noms de quatre candidats mais il veut y inclure le nom de deux candidates. Dès que la liste sera complétée, il la fera parvenir à qui de droit.
- Concernant la proximité du cimetière au tablier de la piste, il préfère attendre que le site soit libre de tout l'entreposage de matériel du contracteur, pour évaluer et décider de la nécessité de la construction d'une clôture, quoiqu'il croit que la clôture sera vraisemblablement nécessaire.
- Le problème de drogue, d'alcool et de prostitution est toujours présent et qu'il n'a peu de contrôle tant sur le contracteur que sur ses résidants.
- De plus, le troc entre soit l'alcool, la drogue, l'argent et les articles artisanaux (sculpture/vêtements) ou le poisson et le caribou, prend des proportions importantes. Les prix sont de plus en plus bas surtout quand l'échange se fait avec l'alcool et la drogue.
- Revenant à la question déjà abordée de la création d'un comité, pour assister le superviseur inuit dans sa tâche; ce comité est nécessaire selon sa propre expérience. Il devrait être formé entre autre d'un membre du Conseil, du Comité de santé, de la Coop et autres.

- . Concernant la main-d'oeuvre inuit sur le chantier: il ne reste à l'heure actuelle qu'un seul ouvrier inuit. Il admet qu'il y a peu de travailleurs expérimentés et que la municipalité ne peut se départir de ses bons hommes, car les travaux sont nombreux et la saison pour les réaliser très courte. De plus, ils ne peuvent en entraîner d'autres, car ils n'ont pas d'argent et d'équipement pour le faire. Pour les autres municipalités, il serait important de demander au Conseil quel type d'opérateur ils auront besoin pour former ceux-là, s'ils ont l'équipement.

- . La machinerie pour l'entretien est arrivée. Elle n'est pas ce que l'on avait promis (pas neuve) et qu'après entente avec Transport Québec, celle-ci sera changée si elle fait défaut. Deux instructeurs de T.Q. sont venus (4 jours) pour donner le cours et qu'il est satisfait des résultats.

- . La route d'accès au point d'eau: Compte tenu que la municipalité n'a pas eu de plans précis des travaux à réaliser, qu'elle vient de se rendre compte au moment de la construction qu'une section de la route d'accès au point d'eau qui longe la piste est trop basse en comparaison de la piste elle-même et qu'elle deviendra impraticable l'hiver compte tenu de l'accumulation de neige. Ce point a été discuté lors de la visite du Ministre sur le chantier et qu'il a été entendu que l'on attendra les résultats de cet hiver, et que s'il faut rehausser cette section, ce sera fait l'année prochaine.

COMPTE RENDU - Ligne ouverte à la radio FM -
Kangirsuk, le 12 août 1986

Etaient présents:

- . Noëlle Lemos, anthropologue
- . Jimmy Hauki, résidant du village

Après présentation des objectifs de l'émission, la majorité des appels ont eu trait à la question de la main-d'oeuvre. Les gens s'indignaient en particulier qu'il n'y ait pas plus d'Inuit sur le chantier. Pourtant certains sont en règle et le contracteur ne les demande pas.

D'autres appels ont eu pour objet des questions aussi diverses que le type d'avion qui atterrira sur la nouvelle piste, la raison pour laquelle on ne pavera pas la piste comme à Kuujuaq et l'illumination.

La largeur de la route d'accès a aussi fait l'objet d'interrogations.

Remarques

A la suite de cette émission et pour répondre aux nombreuses interrogations des gens, il a été décidé sur place de mettre en pratique une série d'émissions de radio au cours desquelles le superviseur inuit ferait un compte rendu des activités du chantier et répondrait aux questions courantes. Une première émission

de ce genre a même eu lieu avant notre départ, au cours de laquelle Peter Koovalook a expliqué en quoi consistait son rôle de superviseur, donné des nouvelles diverses et invité les gens à visiter le chantier en sa compagnie.

COMPTE RENDU - Conseil municipal Salluit, 22 octobre 1986

Etaient présents:

- . Paul Alaku, Maire
- . Paul Papigatuk, superviseur inuit auprès du M.T.Q.
- . Martin Bélanger, réalisateur
- . Jacques Brouard, géographe
- . Marie Lapointe, géographe
- . Noëlle Lemos, anthropologue

Après les présentations d'usage, Noëlle Lemos fait part des objectifs de la réunion. L'entrevue est ensuite réalisée à partir des questions soulevées par le Conseil de Salluit, en avril 1985, auprès des différents contracteurs soumissionnaires (liste des questions fournie par la société Makivik).

- . Le Conseil n'a pas indiqué de trajectoire particulière pour l'évacuation du matériel et de l'équipement du contracteur. L'acheminement n'a donc pas posé de problème, sauf que le contracteur a tout laissé éparpillé un certain temps et que les taxes relatives à la question n'ont pas encore été réglées. Aucun accident n'a eu lieu. La dynamite est protégée par une clôture.

- . Il n'y a pas eu de problème significatif en ce qui concerne les plans. Seuls des changements mineurs ont dû être effectués pour lesquels il n'y avait pas d'autre choix.
- . Il n'y a pas eu de problèmes en ce qui concerne les services offerts par la communauté tels que l'enlèvement des ordures, des eaux usées et la livraison d'eau. Les paiements ont été faits. La communauté n'a pas eu non plus à souffrir de manque, à l'exception de l'électricité qui a manqué plus que l'été dernier mais il n'est pas sûr que cela soit en rapport avec le chantier. Le contracteur a aussi prévu ce qui lui fallait en termes de fuel, diesel, essence et les stocks de la communauté n'ont pas été affectés.
- . Il y a eu quelques problèmes sociaux. Mais le superviseur inuit en a averti le contracteur et celui-ci a avisé aussitôt, à la satisfaction de la communauté.
- . Le Maire pense qu'il est mieux pour les communautés que les travailleurs venus du sud soient dans un camp à l'extérieur ou en périphérie plutôt que dans le village. Il ne faut pas les mettre dans des familles à cause de la différence dans les styles de vie.
- . Le contracteur est très mal équipé. Cela peut être un avantage pour la communauté de louer certains équipements, mais pas s'ils peuvent en manquer pour leurs propres besoins. Il devrait y avoir beaucoup plus de planification à ce niveau.

- . Cela se reflète aussi sur la question de la main-d'oeuvre. Les travailleurs ne peuvent travailler de façon soutenue car l'équipement brise souvent. Dans ce cas, ce sont les Inuit qui sont renvoyés en premier, or le contracteur devrait engager les Inuit en priorité et non comme des extras. Le superviseur Inuit a de la difficulté à faire valoir les intérêts de la communauté à cet égard. Il y est aussi mal informé de ce qui se passe sur le chantier.
- . La barge qui est échouée constitue un sérieux problème qui devra être réglé au plus tôt. Par ailleurs, le jour où on l'enlèvera, le site devra être laissé tel qu'il était avant.
- . Des questions importantes vont encore être soulevées par la corporation foncière et soumises au contracteur.
- . En ce qui concerne la création d'un comité par village pour s'occuper de la question des pistes, cela ne semble pas être essentiel selon le Maire, mais il faut que le village ait un bon superviseur et que ce dernier soit bien informé.

Note: Le superviseur inuit a rajouté par la suite que ça a pris du temps et beaucoup d'efforts pour que les travailleurs Inuit soient payés au taux du décret. Une fois ceci accepté, le contracteur a même procédé à une rétro-action.

COMPTE RENDU de réunion avec le Surintendant des travaux, Salluit, le 22 octobre 1986

Etaient présents:

- . Noëlle Lemos, anthropologue
 - . Marie Lapointe, géographe
 - . Jean-Pierre Sansfaçon, surintendant des travaux
-
- . A Salluit, les Inuit sont mieux formés qu'ailleurs en machinerie lourde. Néanmoins, ça a pris un peu de temps avant qu'on ne les engage à cause du manque de machinerie. Par la suite, on en a engagé et on continue encore. Le manque de machinerie a également entraîné un certain nombre de mises à pied. La performance des travailleurs inuit est très satisfaisante dans l'ensemble, mais on a eu des problèmes avec les journaliers.
 - . Pour s'assurer d'une bonne information auprès des Inuit et éventuellement éviter des désistements chez certains travailleurs, il serait possible d'envisager une réunion aux quinze jours avec le superviseur inuit de façon à ce que tous soient au courant du déroulement des travaux et saisissent mieux les besoins et manques du contracteur.
 - . On vérifie par ailleurs que quand les Inuit travaillent en équipe et qu'un bon travailleur a de l'autorité, tout fonctionne. Si ce travailleur est mis sur un autre travail, la performance des autres s'en ressent énormément.

- . Tous les travailleurs sur machine sont payés au taux du décret.
- . Le superviseur inuit joue un rôle très important dans le bon fonctionnement des travailleurs de la communauté. Celui-ci est essentiel de façon à ce que des dépenses supplémentaires ne soient pas nécessaires (transports dédoublés de travailleurs, par exemple).
- . Les abus, en ce qui concerne les problèmes sociaux, ne sont pas tolérés au camp à Salluit. Les travailleurs signent une entente en ce sens avant de monter et les sanctions sont prises aussitôt qu'il y a vente d'alcool à des femmes inuit ou autres questions sérieuses.
- . A de rares exceptions près, la plupart des travailleurs du Sud ne sont pas intéressés par des activités telles que la chasse ou la pêche. Leurs journées sont trop remplies.
- . En ce qui concerne la construction des bâtiments, plus on a affaire à des spécialistes (i.e. charpente métallique), plus le travail est vite fait et plus on économise de l'argent. Toutes ces considérations sont importantes pour un contracteur.
- . En ce qui concerne le gravier que la communauté aimerait avoir, il n'en a pas encore été question. En ce qui concerne les taxes, on procède en ce moment aux mesures nécessaires.

- . Il n'y a pas eu de problème avec les services offerts par la communauté (livraison d'eau, ordures...). L'eau a posé quelques problèmes au début, mais ceux-ci ont été vite réglés. Il y a eu beaucoup d'emprunts l'an dernier auprès de la communauté de la part du contracteur. Cette année de bons rapports ont été établis à ce niveau.
- . L'équipement (camions, machines) ne devrait pas avoir plus de 3 ou 4 ans d'âge et devrait avoir été inspecté avant d'être envoyé dans le Nord. A la fin du contrat, les machines qui ne seront pas envoyées sur d'autres chantiers pourront être vendues localement et celles qui n'auront pas été vendues seront sorties.
- . La route d'accès présente une pente de 14% à un endroit précis. Cette pente peut être dangereuse et des corrections devraient être effectuées à ce niveau.

COMPTE RENDU - Ligne ouverte radio FM, Salluit,
23 octobre 1986

Etaient présents:

- . Noëlle Lemos, anthropologue
- . Mark Ohituk, responsable radio FM
- . Après présentation des objectifs de l'émission, dans les premiers appels, les gens ont manifesté leur satisfaction d'avoir une nouvelle piste à cause de l'ancienne qui est dangereuse. Cependant, la construction ne devrait pas trop traîner.
- . La route d'accès leur cause quelques préoccupations, elle leur paraît trop en pente et trop étroite. Il ne faudrait pas que le Ministère attende que des accidents surviennent pour faire quelque chose, à Salluit comme à d'autres villages.
- . Une fois la route construite, elle pourra servir pour se rendre sur les terrains de chasse à l'arrière. Quelqu'un craint que comme elle est en construction, des accidents ne surviennent cet hiver.
- . La nouvelle piste est loin du village, cela créera des problèmes de transport. Ce serait bon de prévoir une petite cantine dans l'aérogare. Même si on risque de moins entendre les avions arriver, c'est un bon site.

Un auditeur a apprécié la ligne ouverte, les autres aimeraient que le M.T.Q. fasse davantage de consultation.

COMPTE RENDU - Réunion avec le Conseil municipal,
Inukjuak, les 25 septembre et 29 octobre 1986

Etaient présents:

- . Pauloosie Q Weetaluktuk, Maire
- . Lisa Mesher, adjointe du Maire (présente à la première réunion seulement)
- . Lasarusie Epoo, conseiller (présent à la première réunion seulement)
- . Markoosie Patsauq, secrétaire-trésorier
- . Johanesie Ningiuk, président de la corporation foncière et manager
- . Daniel Nulukai (présent à la seconde réunion seulement)
- . Johnny Williams, superviseur inuit
- . Jacques Brouard, géographe
- . Marie Lapointe, géographe
- . Noëlle Lemos, anthropologue

Après les présentations d'usage, et exposition des objectifs de la réunion par Noëlle Lemos, le Maire et ses conseillers nous font part, par l'entremise de Johnny Williams, des questions qu'ils ont le plus à coeur.

- . La main-d'oeuvre constitue leur principale préoccupation dans la mesure où le contracteur ne demande

pas davantage de travailleurs sur le chantier et qu'il y en a de disponibles. Certains emplois ont cependant été octroyés, en menuiserie, à la cuisine, sur le compacteur et à la balance. Pour ceux-là, tout va bien, mais il y a eu des désistances de la part d'autres travailleurs inuit et ce, pour des raisons diverses qui ne mettent pas en cause le contracteur.

- . Le Conseil est préoccupé par l'usage qu'il considère excessif de gravier et de sable.
- . Aucun problème majeur n'est à signaler en ce qui concerne les questions sociales, ni la sécurité dans le village (dû à la présence de la machinerie) question à laquelle veille le superviseur inuit lui-même.
- . La question des taxes était en voie d'être réglée et aucun problème n'a été signalé à ce sujet avant notre départ.
- . Le Maire est favorable à une présentation de notre mandat auprès de la population via la station de radio FM.

A l'occasion de la seconde réunion, on nous a fait part des difficultés auxquelles ferait face la municipalité si elle avait à entretenir la route d'accès. Or, on prévoit que les avions y atterriront cet hiver déjà. Jacques Brouard précise que comme la piste n'est pas encore terminée, elle appartient encore au contracteur, mais néanmoins, des solutions pour le déneigement pourront être discutées avec Clément Tremblay lors de son passage la semaine suivante.

- . On nous signale encore que la route devra avoir un garde-fou et des poteaux indicateurs car, à certains endroits, le remblai est très haut et il y a risque de formation de glace.

Remarques: Pour le dernier point et l'utilisation de gravier et de sable, voir la seconde partie du rapport.

COMPTE RENDU - Ligne ouverte à la radio FM, Inukjuak,
le 26 septembre 1986

Étaient présents:

- . Noëlle Lemos, anthropologue
- . Johnny Williams, superviseur inuit
- . La plupart des commentaires ont eu trait à la main-d'oeuvre. On a demandé en particulier comment il se faisait qu'on ait dépensé autant pour envoyer des hommes à Vaudreuil et qu'il y en ait qui soient restés à la maison. Certains des travailleurs qui avaient été engagés puis renvoyés ont également appelé. L'un d'eux se plaignait que les chèques de paie n'arrivaient pas assez vite et que c'était pour cette raison qu'il avait quitté.
- . D'autres questions ont eu trait au type d'avions qui allait atterrir, à l'aérogare (aura-t-elle une toilette, un coffee-shop?).

COMPTE RENDU des discussions portant sur la main-d'oeuvre, Inukjuak, septembre et octobre 1986 (entrevues avec différents interlocuteurs, côté contracteur)

EXPERTISE

La construction de pistes de 3 500 pieds exige énormément d'expertise. Or, personne ne peut prétendre être un expert à sa sortie de Vaudreuil: on manque de pratique, on n'a pas travaillé sur le même type de machinerie, on ne connaît pas l'entretien et on n'a pas appris à fonctionner de façon coordonnée avec d'autres travailleurs. Travailler dans ces conditions sur un chantier peut entraîner des accidents. Dans le sud, un jeune sortant de Vaudreuil regarde faire le spécialiste avant qu'on ne le laisse se lancer tout seul. Cela est valable pour le Nord. Un blanc n'aurait jamais la prétention de devenir spécialiste de la chasse à la baleine après un cours de 26 semaines seulement.

Engager du monde tout juste sorti de Vaudreuil équivaut à perdre du temps à les former, or, le contracteur est payé pour l'exécution d'un travail, pas pour faire de la formation.

TEMPS DISPONIBLE

Une équipe, ça prend du temps à monter. Or, les conditions du contrat et le temps disponible pour l'exécuter ne donnent pas beaucoup de chances pour que le surintendant des travaux puisse évaluer la main-d'oeuvre locale et l'intègre à ses équipes de travail.

Le travail de chantier exige des réajustements constants, une importante rotation de main-d'oeuvre. Il est difficile d'y associer des travailleurs dont on connaît peu les compétences.

LES SOUS-CONTRACTANTS

Le surintendant des travaux peut par ailleurs difficilement forcer un contremaître qui a déjà eu des problèmes avec des travailleurs inuit. Un des contremaîtres à Inukjuak avait déjà travaillé à Ivujivik. Il avait eu des problèmes avec la main-d'oeuvre locale. Cela s'était traduit par une mauvaise performance pour le travail dont il était responsable et s'était reflété dans son curriculum. Or, il ne faut pas oublier que la compétition est forte, qu'il est normal que l'on ne veuille pas prendre de risques et qu'on préfère monter avec une équipe toute faite.

CHASSE ET PECHE

A Inukjuak, les travailleurs se sont montrés peu intéressés par les activités de chasse et de pêche.

COMPTE RENDU - Réunion Conseil municipal, Ivujivik, le
27 octobre 1986

Etaient présents:

- . Peter Audlaluk, Maire
- . Iniurtitak Ainalik, conseiller régional
- . Charlie Mark, conseiller
- . Shuru Ainilik, conseiller
- . Quitsat Tarriassuk, conseiller
- . Saakayiasi Tarriassuk, conseiller
- . Adamie Kalingo, Town Manager
- . Pierre Philie, secrétaire-trésorier
- . Jacques Brouard, géographe
- . Marie Lapointe, géographe
- . Noëlle Lemos, anthropologue

Après les présentations d'usage et exposition des objectifs de la réunion par Noëlle Lemos, le Maire a été le principal interlocuteur. Adamie Kalingo lui a servi d'interprète.

- . La piste a amélioré la qualité de la vie quotidienne de la communauté surtout en ce qui concerne les évacuations d'urgence. On peut citer ainsi en exemple d'un bon service rendu, le 748 qui est venu chercher les survivants d'un hélicoptère qui

s'était écrasé. Il est important que toutes les communautés obtiennent des pistes où puissent atterrir les 748. La communauté est donc satisfaite de sa piste. Quelques problèmes sont cependant à souligner.

- . On avait fait croire à la communauté que les produits importés coûteraient moins cher, or, il n'y a pas eu de changement à cet égard. Jacques Brouard précise qu'il faudrait attendre que d'autres pistes soient construites avant d'en arriver à une conclusion.
- . Beaucoup de travailleurs sont venus du Sud et pas seulement pour la piste. Il est absolument nécessaire que dans le futur, il existe une bonne collaboration entre les gens du Sud et les communautés. Une bonne planification des travaux à effectuer est nécessaire.
- . Par exemple, l'antenne du radiophare non-directionnel (NDB), a été placée sans l'autorisation de la communauté⁽¹⁾. Elle affecte un sentier de skidoo et il est important que celui-ci soit reconstruit. Il est important que toutes les installations fassent l'objet d'une consultation auprès des communautés, soit que l'on procède comme pour les études d'impact.

(1) Suite à une précision de Transports Canada, l'information a été faite auprès de la communauté et une maquette leur avait même été présentée. Pour des recommandations à cet effet (présentation des plans auprès des communautés), se référer à la section 6.1.5.2 de notre rapport.

- . Le contracteur a laissé derrière lui beaucoup de débris et le vent en entraîne à sa suite. Jacques Brouard précise que le Ministère a payé le contracteur pour qu'il laisse l'état des lieux en ordre.
- . Le Maire signale également que deux lacs se trouvent pollués suite à la construction de la piste. L'un d'eux a des taches d'huile qui seraient causées par les pilotes d'Air Inuit. Ces lacs jouent un rôle important dans la vie de la communauté, soit que les femmes viennent y faire du lavage, soit surtout que les enfants s'y baignent. Il est très important que les enfants puissent continuer à se baigner quelque part, cela les occupe et évite qu'ils ne traînent ailleurs par manque d'occupation et ne fassent des dégâts. Si ce problème n'est pas résolu, il y aura de sérieux problèmes dans le futur.
- . La municipalité aimerait que le Ministère place des contenants pour les vidanges à l'extérieur de l'aérogare de façon à ce qu'elle puisse les évacuer.
- . Le M.T.Q. a dynamité une colline dont ils se servaient comme point d'observation pour voir les baleines au loin. Sa disparition peut avoir un impact important dans le futur. Elle a d'ailleurs sérieusement affecté les vieux chasseurs dans leur dignité car ce sont leurs traditions, leur mode de vie qui sont en jeu.
- . Le Maire pense que beaucoup de terrains ont été pris pour la piste et les bâtiments attenants. Cette question devrait être réglée selon les "lois" municipales. Jacques Brouard répond que la seule solution à cela est d'ordre politique.

- . Le sentier traditionnel de skidoo a aussi été sectionné par la piste. Il faudrait en construire un nouveau pour pallier à ce manque. Jacques Brouard explique à son tour que la communauté a été dédommée dans le sens qu'en échange elle a obtenu une piste.

- . Le Maire signale également que la route menant à la piste est dangereuse à partir de 3 heures, car il fait nuit. L'école est proche et il faudrait donc prévoir de l'illuminer. La question des garde-fous est aussi à revoir à cause des accumulations de neige. Comme ils disparaissent sous la neige, la charrue en a tordu une extrémité.

- . Le banc d'emprunt pour les besoins de la piste devrait être changé de place et mis à l'intérieur de la clôture. Jacques Brouard dit que des ententes avaient sûrement été convenues à cet effet avec l'ancien maire et qu'il vérifiera.

- . Le Maire se plaint que les pilotes utilisent parfois pour l'envol la voie de circulation (taxiway) au lieu de la piste qui lui est perpendiculaire. Par contre, en cas d'urgence, il pense qu'il serait important de prévoir une piste perpendiculaire car les avions n'arrivent pas à atterrir dans le sens de la piste actuelle. Un accident est à prévoir si on ne s'occupe pas de ce problème.

En ce qui concerne la question du sentier de skidoo, qui est maintenant traversé par la piste, Jacques Brouard nous dit avoir été présent lors de la présentation de l'étude d'impact à la population qui avait

été invitée pour l'occasion à se réunir. Malheureusement, la partie sociale de l'étude d'impact ne parle pas de ces éléments. Pour les recommandations ayant trait à la présentation des impacts physiques, se reporter à la seconde partie de notre rapport.

COMPTE RENDU - Ligne ouverte à la radio FM, Ivujivik,
le 28 octobre 1986

Etaient présents:

- . Noëlle Lemos, anthropologue
- . Adamie Kalingo, Town Manager

Noëlle Lemos a exposé les objectifs de l'émission et Adamie Kalingo a fait part du message du Maire à la communauté où étaient résumés les principaux points de la discussion de la veille avec le Conseil.

- . La plupart des personnes qui ont appelé ont manifesté leur satisfaction à l'égard de la nouvelle piste et des bénéfices qu'en retire la communauté. Une personne a spécifié que grâce à elle on obtient davantage et de meilleurs services. Une autre rajoute que la route d'accès constitue un avantage également pour les chasseurs. Il regrette cependant que cette route ne soit pas poursuivie pour permettre l'accès à l'autre côté de la piste où les chasseurs laissent leurs canots pour la chasse à la baleine ou ont accès aux terrains de chasse.
- . La question de l'accès à l'autre bord de la piste a été l'objet de nombreux appels. La piste coupe en travers l'ancien sentier qui permettait de s'y rendre. Un vieux chasseur se déclare insatisfait de ne jamais avoir été consulté à cet égard et demande une compensation, soit une nouvelle route pour contourner la piste. Un autre précise qu'il a été sérieusement incommodé au début mais que maintenant il a trouvé un chemin d'accès alternatif.

Une femme se plaint d'avoir trop à marcher pour accéder aux collets. Le Maire a rappelé à ce sujet pour demander que le Ministère se penche sur la question.

- . Un appel a eu pour objet les garde-fous et la neige qui s'y accumule. La personne ayant appelé souhaiterait les voir enlevés l'hiver ou carrément redésignés.
- . L'impact de la venue de travailleurs du sud a aussi été soulevé. Beaucoup de problèmes sociaux auraient pu être évités si les travailleurs avaient respecté le Maire.
- . En ce qui concerne l'aérogare, on signale le danger que constitue l'accès aux avions malgré les règlements édictés par le Maire à cet égard. Une autre personne dit que l'une des portes d'entrée de l'aérogare fait face au vent du sud. L'aérogare ne peut donc jamais être confortable à l'intérieur à cause des va et vient constants. Il faudrait soit isoler la porte, soit prévoir un portique. Il leur faudrait aussi l'équipement nécessaire à l'entretien.
- . Une dernière personne remercie de la peine prise pour faire la ligne ouverte et met l'accent sur l'importance des échanges entre la communauté et le gouvernement. Ce n'est que par ce biais que les problèmes pourront se résoudre.

COMPTE RENDU - Interview avec Ohituk Mark, Gérant de l'aérogare, Ivujivik, 28 octobre 1986. Propos recueillis par Noëlle Lemos.

- . Selon Ohituk Mark, il serait grand temps, un an après l'inauguration de la piste, que tout soit terminé. Or, ce n'est pas le cas. Transports Canada n'a pas terminé ses installations et il manque, entre autres, du monde pour opérer l'équipement.
- . Le garage a besoin d'une nouvelle fournaise car les deux qui sont là présentement sont tout juste bonnes pour une habitation. Quant à l'aérogare, elle est trop froide. Les bouches d'air sont trop petites. Le vent pénètre dans la bâtisse. Même les conduites d'eau gèlent. Il faudrait prévoir un portique à l'entrée. Il faudrait aussi réparer les portes défectueuses.
- . Quant au cours qu'il a suivi à Fort Smith, il n'a pas aimé l'endroit, mais a trouvé le cours bon même s'il l'a jugé "trop" intensif (à son avis, il faudrait laisser un peu de temps aux étudiants pour qu'il digèrent la matière apprise avant de passer à des thèmes nouveaux).

ANNEXE II

COMPILATION DES HEURES TRAVAILLÉES
PAR LES INUIT

Dans cette annexe, nous incluons la compilation des heures travaillées par les Inuit, par site et catégorie de métier. Celle-ci provient des différents employeurs, soit les contracteurs, les firmes de surveillance de chantier et le ministère des Transports du Québec.

Notons que pour Ivujivik, nous n'avons eu que des résultats partiels provenant de la firme de surveillance de chantier.

Enfin, nous aimerions attirer votre attention sur le fait que quelquefois les catégories de métier indiquées ne représentent pas toujours le type de travail réalisé. Par exemple, nous savons que certains Inuit, classés comme "manoeuvres", ont de fait travaillé sur le concasseur ou encore comme apprentis-menuisiers.

Nombre d'heures travaillées par les Inuit

Au 25 octobre 1986

Inukjuak: année 1986

Contracteur

Travail spécialisé	855.00(1)
Manoeuvre	1 625.00(2)
Autre	2 852.50(3)
Total	5 332.50
Surveillance de chantier	646.50
Ministère des Transports au 15 nov. 86	612.00
TOTAL	6 591.00

(1) incluant 515 heures (apprentis opérateurs) et 340 heures (contremaître).

(2) incluant 621 (journaliers) et 1004 heures (apprentis menuisiers)

(3) incluant 317.5 (ménagères) et 2535 heures (aide cuisiniers (Crawley)).

CONSTRUCTION GELY INC.

Contrat Inukjuak

Heures des Inuit

NOM	METIER	NOMBRE HEURES AU 25 OCTOBRE 1986
PETER KASUDLUAK	JOURNALIER	49 $\frac{1}{2}$ heures
DANIEL ACULIAK	APPRENTI-MENUISIER	545 heures
JOANISIE PALLISER	JOURNALIER	295 $\frac{1}{2}$ heures
MINA INUKTUK	MENAGERE	128 $\frac{1}{2}$ heures
CAROLINE ELITJASSIATIK	MENAGERE	128 $\frac{1}{2}$ heures
TOMMY WILLIAMS	APPRENTI-OPERATEUR	301 $\frac{1}{2}$ heures
JOHNNY ACULIAK	APPRENTI-MENUISIER	459 heures
JONASIE DOMAYOUALUK	APPRENTI-OPERATEUR	56 $\frac{1}{2}$ heures
JOHNNY WILLIAMS	CONTREMAITRE	340 heures
CHARLIE NINGUIK	APPRENTI-OPERATEUR	58 $\frac{1}{2}$ heures
CHARLIE NOWYATUDLAK	JOURNALIER	244 $\frac{1}{2}$ heures
MARY ECHALOOD	MENAGERE	60 $\frac{1}{2}$ heures
SAMSON KINGALUK	APPRENTI-OPERATEUR	98 $\frac{1}{2}$ heures
JOHNNY NALUKTUAAC	JOURNALIER	31 $\frac{1}{2}$ heures

Consultants B.P.R.

Surveillance de chantier

Contrat d'Inukjuak: main-d'oeuvre inuit

Tomasi Kasidivak	17.50 heures
Jobi Kutchaka	72.50 heures
Jacky William	306.00 heures
Michael William	<u>250.5 heures</u>
	646.50 heures

Crawley et McCracken Co. Ltd.

Contrat d'Inukjuak: main-d'oeuvre inuit

Alisi Mina	659 heures
Amoroacik Lisi	160 heures
Elujassiapik Caroline	543 heures
Inukpuk Mina	509 heures
Ipoo Lucie	296 heures
Palliser Lisi	368 heures

Nombre d'heures travaillées par les Inuit

Au 3 octobre 1986

Kangirsuk: années 1985 - 1986

Contracteur

Travail spécialisé	1 947.00(1)
Manoeuvre (journaliers)	4 784.00
Autre	7 828.50
Total	14 559.50
Surveillance de chantier	1 686.00
Ministère des Transports	1 127.00
TOTAL	17 372.50

(1) incluant 49 heures (conducteurs de camion) et
1898 heures (cuisiniers)

DATE: 3-Oct-86

PAGE 3

N O M B R E T O T A L D E S H E U R E S

PROJET : AEROPORT KANGIRSUK No. 398-0902-5

NOM ET PRENOM	NO	CATEGORIE DE METIER	HEURES CUMULATIVES
AIRO HAGGIE	7321	CUISINIER	1,898.0
AIRO MARY	7334	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	1,833.0
AIRO PETER T.	7405	JOURNALIER	180.0
AIRO PETER-N	7341	JOURNALIER	435.5
AKESUK RODA	7373	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	113.0
AKESUK SUKKUALAK	7364	JOURNALIER	120.0
ANNAHATAK CHARLIE	7329	JOURNALIER	211.5
ANNAHATAK JOSEPH	7420	JOURNALIER	1,033.5
ANNAHATAK MAY	7338	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	24.0
AUGIAH LIZZIE	7438	AIDE-CUISINIER (ERE)	968.0
AUGIAK ANNIE	7333	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	115.0
EETOOK ALOUPA	7344	JOURNALIER	190.0
EETOOK JIMMY	7343	JOURNALIER	204.5
HAUKI EVA	7365	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	280.0
HAUKI JIMMY	7412	JOURNALIER	5.0
IJISSIAK SIMIGAK	7487	JOURNALIER	30.0
KALLAI MOSES	7324	JOURNALIER	69.0
KAUKI MARK	7389	JOURNALIER	11.0
KOKKINERIK SAMMY	7452	JOURNALIER	131.0
KOKKINERK DAVID	7492	JOURNALIER	113.0
KOKKIRNIK LUCASSIE	7342	JOURNALIER	168.0
KOPERQUALUK ARNAITUK	7497	CONDUCTEUR DE CAMION	49.0
KUDLUK KITTY	7439	AIDE-CUISINIER (ERE)	246.0
LUCASSIE GEORGES	7339	JOURNALIER	213.0
MAKIUK MAE	7355	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	40.0
NASSAK GEORGES	7442	JOURNALIER	17.0
NASSAK LIZZIE	7320	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	2,155.0

DATE: 3-Oct-86

PAGE 4

N O M B R E T O T A L D E S H E U R E S

PROJET : AEROPORT KANGIRSUK No. 398-0902-5

<u>NOM ET PRENOM</u>	<u>NO</u>	<u>CATEGORIE DE METIER</u>	<u>HEURES CUMULATIVES</u>
NASSAK MATTHEW	7345	JOURNALIER	301.0
NASSAK WILLIE	7340	JOURNALIER	99.5
PINGARPIK MAY	7351	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	754.0
POTULIK ETUA	7411	JOURNALIER	263.0
SIEMIONIE JENNIE	7356	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	100.0
SIMIONIK TORI	7325	JOURNALIER	44.0
SIMIUNIE PENINA	7366	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	295.0
SIMIUNIK ELIJAH	7347	JOURNALIER	79.0
TOMASSIE FOASSIE	7362	JOURNALIER	100.0
TOMASSIE THOMASSHAW	7363	JOURNALIER	704.5
TUKAIPK ELIJAH	7346	JOURNALIER	61.0
TURKIAPIK LYNDIA	7374	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	905.5
TOTAL 39			14,559.5 *


Lorraine Hébert, 86-10-06
871-8722

Consultants B.P.R.

Surveillance de chantier

Contrat de Kangirsuk: main-d'oeuvre inuit

Aero Sarah	149.50 heures
Aero Willie	34.00 heures
Annahatak Peter	190.00 heures
Eetook Annie	57.00 heures
Grey Victoria	32.00 heures
Katak Betay	177.00 heures
Kuduk Suzie Eva	387.00 heures
Ningiuriuvich Noah	449.00 heures
Okpik Annie	34.00 heures
Thomasun Lizzie	44.00 heures
Thomassy Jimmy	64.00 heures
Tukkiapik Linda	68.50 heures

Nombre d'heures travaillées par les Inuit

Au 3 octobre 1986

Salluit: année 1986

Contracteur

Travail spécialisé	1 894.00(1)
Manoeuvre	971.50(2)
Autre	3 024.50
Total	5 890.00

Surveillance de chantier

-

Ministère des Transports au 6 nov. 86	861.00
---------------------------------------	--------

TOTAL	6 751.00
-------	----------

(1) incluant 653 heures (cuisiniers) et 1241 heures (équipement lourd).

(2) incluant 92 heures (aide arpenteurs) et 879.5 heures (journaliers).

DATE: 3-Oct-86

N O M B R E T O T A L D E S H E U R E S

PAGE 1

PROJET : AEROPORT DE SALLUIT No. 398-0901-5

NOM ET PRENOM	NO	CATEGORIE DE METIER	HEURES CUMULATIVES	
ALAKU	JOANASIE	7804	CONDUCTEUR DE CAMION	133.5
AUDLALUK	ALAKU-MARY	7488	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	24.0
IKEY	CANDICE	7418	AIDE-CUISINIER (ERE)	512.5
JAACA	SUSIE	7429	AIDE-CUISINIER (ERE)	656.5
KADJULIK	ADAMI	7327	JOURNALIER	174.5
KADJULIK	ADAMI	7376	JOURNALIER	18.0
KAITAK	CHRISTINE	7402	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	330.5
KAITAK	NULUKIE	7328	JOURNALIER	360.0
KAITAK	SARAH	7499	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	225.0
KAITAQ	EALLA	7459	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	309.5
KAUTAK	TAYARA	7319	JOURNALIER	32.0
KILABUK	MARTHA	7486	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	128.0
KOPERQUALUK	ARNAITUK	7497	CONDUCTEUR DE CAMION	218.0
KUMAKULUK	TOMASSIE	7371	JOURNALIER	85.5
LUCASSI	NAULITUK	7417	JOURNALIER	35.0
MAKIUK	KITTY	7352	CUISINIER	653.0
NALUIYUK	KAKINIK	7495	CONDUCTEUR DE CAMION	383.5
NINGIURLUUT	JOBIE	7491	CONDUCTEUR DE CAMION	358.0
NINGIURLUUT	KUMAK	7468	JOURNALIER	71.0
PAFIGATOK	ILISITUK	7322	JOURNALIER	38.0
PAFIGATOK	PAUL	7359	JOURNALIER	9.0
PAFIGATOK	MARK	7498	OPERATEUR EQUIP. LOURD HORS CHANTIER	148.0
PAUYUNGIE	MARY	7453	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	648.0
SAMAYUALIK	SIGUALUK	7477	JOURNALIER	5.0
SAVIADJUK	ADAMIE	7454	AIDE-ARPEUTEUR	92.0
SAVIADJUK	SARAH	7494	PREPOSE(E) ENTRETIEN MENAGER	190.5
TAYARA	ILISITUK	7349	JOURNALIER	51.5

DATE: 3-Oct-86

PAGE 2

N O M B R E T O T A L D E S H E U R E S

PROJET : AEROPORT DE SALLUIT No. 398-0901-5

NOM ET PRENOM

NO

CATEGORIE DE METIER

HEURES CUMULATIVES

TOTAL 27

5,890.0 *


Lorraine Hébert, 86-10-06
871-8722



date 10 novembre 1986 No

message:

Marie,

Tel que discuté lors de notre entretien téléphonique du 4 novembre, je t'envoie les listes de la main d'oeuvre local embauché pour l'exécution du contrat.

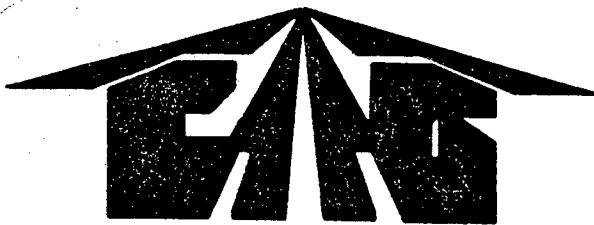
Ces listes se veulent partielles en ce qui à trait à l'entrepreneur général, Les Constructeurs Kigiak et son sous-traitant en bâtiment, Les Constructions Garant.

La période de temps pour laquelle les heures ont été comptabilisées est indiquée.

c.c. Monsieur Michel Boivin, M.T.O.

émis par CCG

approuvé par _____



CONSTRUCTION GARANT INC.

ENTREPRENEUR GENERAL

Construction résidentielle, commerciale, industrielle
176, RUE ST-GEORGES, ST-LAZARE, CTE BELLECHASSE
QUE. G0R 3J0 TEL.: 1-863-2097

le 1 février 1985, St-Lazare

Ministère des Transports
Les Constructions Kigiak inc.

porjet: Aéroport Ivujivik

Tel que demandé, nous vous avons comptabilisé les heures de travail de nos employés Inuits et le total au 19 décembre 1984, était de 2491 heures.

Ces heures de travail ont été effectuées sur la construction du campement, sur la construction de l'abri des passagers et des véhicules.

333 heures	Ittuk Ainalik
400 heures	Lucasie Kavavuk
440 heures	Sakariasie Tarriasuk
38 heures	Adamie Aluvik
35 heures	Simmie Analik
260 heures	Peter Audlaluk
125 heures	Jhonny Luuku
235 heures	Sailasie Sanahguapak-Usuardjuk
380 heures	Peter Iyaituk
85 heures	Iyartuk Aquarug
40 heures	Kiataina Tivi
120 heures	Mark Lucassie

JOURNALIERS

Total de 2,491 heures de travail

Espérant le tout à votre entière satisfaction.

Jacques Garant CONTR

Construction Garant inc.

EMBAUCHE DES SALAIRES AUTOCHTONES A LA COMPAGNIE LES
CONSTRUCTEURS KIGIAK INC.

Du 01-08-84 au 09-03-85

Arnaituk Iyaitituk	183 hres	-----
Ilisapi Ainalik	642 hres	Aide cuisinière
Jimmy Ainalik	50 hres	Journalier
Mary Ainalik	890.5 hres	Aide cuisinière
Shuru Ainalik	22 hres	Aide mécano
Uiviru Ainalik	119 hres	Arpentage
Paulusie Alaku	21 hres	Journalier
Kuitsualik Alaku	8 hres	Journalier
Lydia Audlaluk	420 hres	Aide cuisinière
Peter Iyaituk	136 hres	Apprenti électricien
Ateetuk Kalingo	56 hres	Ménagère
Johnny Kataluk	342 hres	Opérateur machinerie lourde
Adamie Manquik	209.5 hres	Opérateur de 22 tonnes
Susie Mark	82.5 hres	Aide cuisinière
Lucassie Mark	66.5 hres	Journalier
Pasha Qauaugauk	21.5 hres	Aide cuisinière
Annie Parr	53 hres	Aide arpenteur
Siasi Quanaaluk	24 hres	Ménagère
Saisi Qitsualuk	76.5 hres	Ménagère
Mary Tarkiasuk	626.5 hres	Ménagère
Jimmy Qaunualuk	308 hres	Chauffeur de 22 tonnes
Adami Tarkirk	14 hres	Journalier
Arnaituk Tarkirk	50 hres	Journalier
Kaugat Tarkirk	848 hres	Aide cuisinière
Masiu Alaku	58 hres	-----
Johnny Annahatuk	179 hres	-----
Noa Annahatuk	59 hres	-----
Ettuk Sakiagak	48 hres	-----
Tusi Qissiq	43.5 hres	-----
Adamie Sakiagak	70.5 hres	-----
Puasie Pisiulak	15 hres	-----

EMBAUCHE DES SALAIRES AUTOCHTONES A LA SOCIETE
D'INTENIERIE PELLETIER INTERNATIONALE ET ASSOCIES:

Du 28-08-84 au 15-11-84

Tivi Kiatainaq	620 hres	Aux. technique (arpentage)
Paulusi Quannaaluk	290 hres	Aux. technique (arpentage)
Arnaituk Tarkirk	130 hres	Aux. technique (arpentage)
Bobby Tarkirk	295 hres	Aux. technique (arpentage)
Lucassie Mark	365 hres	Aux. technique (arpentage)
Jimmy Ainalik	20.5 hres	Aux. technique (arpentage)
Moses Ainalik	15.5 hres	Aux. technique (arpentage)
Adami Tarkirk	18.5 hres	Aux. technique (arpentage)
Paulusi Alaku	74.0 hres	Aux. technique (arpentage)

Du 01-06-85 au 31-10-85

Lucassie Mark	730 hres	Aux. technique (arpentage)
Peter Naluiyuk	225 hres	Aux. technique (arpentage)
Tivi Iyaituk	295 hres	Aux. technique (arpentage)
Jimmy Audlaluk	45 hres	Aux. technique (arpentage)
Bobby Takirk	50 hres	Aux. technique (arpentage)
Siasi Qaunnaaluk	<u>90 hres</u>	Aux. technique (arpentage)

Grand total 3263.5 hres

ANNEXE III

ORGANISMES CONSULTÉS

LISTE DES ORGANISMES CONSULTÉS

- Les Conseils municipaux et autres organismes locaux des villages nordiques de:
 - . Inukjuak
 - . Ivujivik
 - . Kangirsuk
 - . Salluit

- Les compagnies d'ingénieurs-conseils engagées pour la réalisation des plans et devis ou de la surveillance de chantier:
 - . Gendron Lefebvre
 - . Groupe Conseil du Saguenay
 - . Groupe Conseil S.M. Inc.
 - . Les Consultants B.P.R. Inc.

- Les compagnies de laboratoire
 - . Laboratoire de béton
 - . Cogemat

- La Société Makivik

- La Commission scolaire Kativik

- l'Administration Régionale Kativik

- Travail Québec à Kuujjuaq et Kuujjuarapik

- Transports Canada

- Transports Québec - Région 3.1
- Ecole de machinerie lourde de Vaudreuil
- Office de la construction du Québec
- Services sociaux Kuujjuaq et Povungnituk
- Les compagnies de constructions:
 - . Arenco
 - . Construction Gely Inc.
 - . Gantech
- Air Inuit

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 056 529