



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



Aéroport nordique: Povungnituk  
Étude des impacts sur l'environnement

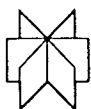
CANQ  
TR  
GE  
CA  
365

Avril 1990

460635

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOULEVARD DE QUÉBEC EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

**Aéroport nordique: Povungnituk**  
Étude des impacts sur l'environnement



sommer

TO CANO  
G. TR  
GE  
CA  
11365

Avril 1990

## TABLE DES MATIÈRES

---

	Page
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES FIGURES	v
LISTE DES PLANS	vi
LISTE DES PARTICIPANTS	vii
<hr/>	
1- INTRODUCTION	1
<hr/>	
2- PRÉSENTATION D'ENSEMBLE	2
<hr/>	
2.1 Le programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires	2
2.2 La piste de Povungnituk	4
2.2.1 Historique	4
2.2.2 Les raisons invoquées en faveur d'une piste de 6 000 pieds	5
2.2.3 La position de la Société Makivik	9
2.2.4 Le choix des gouvernements	10
2.2.5 Avantages d'une piste de 5 000 pieds	11
2.2.6 Commentaires généraux de la population	13
<hr/>	
3- DESCRIPTION DU PROJET	16
<hr/>	
3.1 Tenure des terres	16
3.2 Choix du site	16
3.2.1 Historique	16
3.2.2 Opinion de la communauté	17
3.3 Normes de zonage aérien et critères de conception	20
3.4 Caractéristiques des infrastructures aéroportuaires proposées	21
3.4.1 Piste	21
3.4.2 Voie de circulation, tablier et surfaces profilées	21
3.4.3 Aides à la navigation	22
3.4.4 Route d'accès à l'aéroport	22
3.4.5 Bâtiments et parcs à carburant	22
3.5 Carrières et sablières	23

---

TABLE DES MATIÈRES (suite)

---

	Page	
3.6	Dépotoirs et étangs d'oxydation	25
3.7	Logistique à la phase construction	26
3.7.1	Calendrier de réalisation	26
3.7.2	Personnel et équipement	26
3.8	Logistique à la phase exploitation	28
4-	INVENTAIRE DU MILIEU	30
<hr/>		
4.1	Milieu physique	30
4.1.1	Physiographie	30
4.1.2	Aperçu géologique	30
4.1.3	Matériaux meubles	31
4.1.4	Données climatiques	32
4.1.5	Pergélisol	33
4.1.6	Hydrographie	39
4.2	Milieu biologique	39
4.2.1	La végétation	39
4.2.2	Faune	44
4.3	Milieu humain	55
4.3.1	Aperçu démographique	59
4.3.2	Les commerces et les services	61
4.3.3	Emplois et revenus	69
4.3.4	Un village organisé	72
4.3.5	Activités sociales et récréatives	72
4.3.6	Problèmes sociaux et justice	73
4.4	Milieu visuel	74
4.4.1	Considérations méthodologiques	74
4.4.2	Perception du paysage par les inuit	75
4.4.3	Inventaire et analyse du paysage	75
5-	IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	
<hr/>		
5.1	Introduction	79
5.2	Méthodologie d'évaluation des impacts	79

---

TABLE DES MATIÈRES (suite)

---

	Page	
5.3	Impacts et mesures d'atténuation relatifs à l'ensemble du projet	83
5.3.1	Végétation	83
5.3.2	Air	83
5.3.3	Activités traditionnelles	84
5.3.4	Archéologie	86
5.4	Impacts et mesures d'atténuation spécifiques à la phase de construction	86
5.4.1	Piste, voie de circulation, tablier et surfaces profilées	86
5.4.2	Route d'accès à l'aéroport	88
5.4.3	Carrières et sablières	89
5.4.4	Dépotoirs existants et route d'accès au nouveau site	93
5.4.5	Logistique à la phase de construction	95
5.5	Impacts et mesures d'atténuation spécifiques à la phase d'exploitation	108
5.5.1	Normes de zonage	108
5.5.2	Piste, voie de circulation, tablier et surfaces profilées	108
5.5.3	Aides à la navigation	110
5.5.4	Route d'accès à l'aéroport	110
5.5.5	Bâtiments	111
5.5.6	Carrières et sablières	111
5.5.7	Chemin d'accès au dépôt	112
5.5.8	Logistique à la phase d'exploitation	112
5.5.9	Evolution sociale	113
6-	CONCLUSION	115

---

BIBLIOGRAPHIE

- Annexe 1 - Synthèse des études archéologiques  
Annexe 2 - Photographies  
Annexe 3 - Informations complémentaires sur le milieu social
-

---

LISTE DES TABLEAUX

---

	Page
4.1 Données climatiques de Inukjuak (Température-précipitations)	34
4.2 Données climatiques de Inukjuak (Vents)	35
4.3 Données climatiques de Inukjuak (Nombre de jours avec brouillard)	36
4.4 Liste des oiseaux rencontrés dans la région de Povungnituk	54
4.5 Données démographiques comparatives entre le village de Povungnituk et le Québec	59
4.6 Liste de l'équipement municipal	64
4.7 Nombre d'emplois à temps plein ou à temps partiel en décembre 1989	70
5.1 Grille déterminant la signification d'un impact	82

---

LISTE DES FIGURES

---

	Page
3.1 Localisation du village de Povungnituk	18
3.2 Emplacement des options d'aéroport	19
4.1 Zones de pergélisol au Québec	38
4.2 Localisation des principales zones de végétation dans le nord du Québec	42
4.3 Zone de chasse au phoque - Région de Povungnituk	46
4.4 Aires de répartition des troupeaux nordiques de caribous au Québec	49
4.5 Localisation des aires de vèlage du troupeau de la rivière aux Feuilles	51
4.6 Principaux corridors migratoires de la sauvagine	56
4.7 Pyramide d'âge au 1/1/89	60

LISTE DES PLANS (en pochette)

---

- 1 Milieu physique
- 2 Végétation
- 3 Ressources fauniques
- 4 Milieu visuel
- 5 Impacts
- 6 Zones de potentiel archéologique



## LISTE DES PARTICIPANTS

---

### SOMER

---

Saint-Jacques, Paul, géographe-urbaniste, associé responsable  
Gauthier, Normand, biologiste-aménagiste, chargé de projet  
Goulet, Raymond, géomorphologue  
Beaupré, Louis, architecte paysagiste  
Gilbert, Hélène, biologiste  
Philié, Pierre, géographe  
Smit, Marcel, graphiste  
Romanelli, Francine, secrétaire

### AMENATECH INC.

---

Badgley, Ian, archéologue, chargé de projet

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS - SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

---

Waltz, Daniel, écologiste, chef du Service de l'environnement  
Girard, Claude, urbaniste, chef Division contrôle de la  
pollution et recherche  
Lemos, Noelle, anthropologue, chargée de projet  
Beaumont, Jean-Pierre, phytobiologiste  
Boulet, Monique, biologiste de la faune  
Gref, Claude, géographe  
Pontbriand, Pierre, biologiste de la faune avienne  
Stonehouse, Denis, architecte paysagiste  
Roy, Denis, archéologue

Avec la collaboration de:

Tremblay, Clément, ingénieur, conseiller-cadre  
Brouard, Jacques, géographe  
Boivin, Michel, ingénieur

Nous tenons à remercier pour leur collaboration toutes les  
personnes et tous les organismes qui nous ont assistés dans la  
réalisation de cette étude, particulièrement la population de  
Povungnituk pour leur importante contribution.

## 1. INTRODUCTION

---

La présente étude d'impact a été préparée conformément aux dispositions du chapitre III de la Loi de la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.Q-2, articles 187 à 204) et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social dans le territoire de la Baie James et du Nord québécois (c.Q-2, r.11).

Conformément à la procédure établie, le ministère des Transports du Québec, co-promoteur du projet avec Transports Canada et représentant celui-ci, a signifié au ministère de l'Environnement son intention de procéder à l'amélioration des aéroports de onze villages du Nunavik (territoire québécois sis au nord du 55ième parallèle), dont celui de Povungnituk, sujet de la présente étude. Une directive d'étude fut alors préparée par la Commission de la qualité de l'environnement Kativik. La présente étude répond à cette directive et aux compléments d'information exigés en cours de route.

Le contenu de l'étude se décrit comme suit: tout d'abord, une présentation d'ensemble du dossier, contenant la justification du projet, suivie par les caractéristiques du programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires et un résumé des discussions entourant la longueur de la piste prévue à Povungnituk. Suit une description du projet pour ensuite se concentrer sur le territoire à l'étude, dont on décrit l'environnement et le milieu social. Finalement, le document présente l'analyse des impacts sur l'environnement et le milieu social, de même que les mesures d'atténuation recommandées.

## 2. PRÉSENTATION D'ENSEMBLE

---

### 2.1 LE PROGRAMME D'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES NORDIQUES

---

Au moment de la signature de la Convention de la Baie James et du Nord québécois (1975), les gouvernements québécois et canadien s'engageaient à construire de nouvelles pistes d'atterrissage dans onze des villages du Nunavik situés au nord du 55e parallèle. Au mois de mars 1983, les représentants des villages dressaient une liste de priorités devant permettre aux villages les plus nécessiteux d'accueillir en premier les nouvelles pistes. Povungnituk occupait alors la troisième place. Trois jours plus tard, soit le 14 mars, la Société Makivik reconnaissait la décision prise par les maires, cette même décision ayant été approuvée auparavant par l'Administration Régionale Kativik (ARK).

Le 27 septembre 1983 une entente globale était signée par les gouvernements fédéral et provincial, ayant pour effet de créer le "Programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques". Son objectif: promouvoir le développement économique et social du nord québécois. Ce programme propose la fourniture, l'amélioration et la construction d'infrastructures aéroportuaires adéquates et prévoit un programme de formation destiné au personnel autochtone qui sera chargé aussi bien de l'entretien des aéroports que de la mise en opération des équipements de communication.

Le gouvernement fédéral devenait dès lors responsable du choix du site des pistes en collaboration avec Transport Québec, des études techniques, des plans et travaux d'ingénierie, de l'achat, de l'installation et de la maintenance des équipements de navigation.

Le gouvernement provincial (ministère des Transports du Québec), quant à lui, devait s'occuper des études d'impact environnementales et sociales, de l'achat et de la maintenance de l'équipement requis pour l'exploitation des aéroports, de même que de l'obtention des droits et autorisations pour la construction. Transport Québec devenait également responsable de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures et des équipements de l'aéroport, à l'exception des aides à la navigation.

À l'époque, les coûts de ce programme étaient estimés à 68,5 millions, le gouvernement du Québec devant défrayer 40 % et le fédéral 60 % du montant total. Le coût du programme fut réajusté à 91,5 millions en 1986 pour ensuite être porté à 113 millions, suite à l'ajout au programme du village de Umiujaq (ajout de principe pour l'instant) et aux modifications apportées au projet initial de Povungnituk.

Le programme devait permettre aux villages bénéficiaires de se doter d'une piste d'atterrissage en gravier de 1 066 mètres (3 500 pieds) de longueur par 30 mètres (100 pieds) de largeur, d'un tablier, d'une aire de stationnement, d'un garage, de feux d'éclairage de piste, d'aides à la navigation et d'un aérogare pour les passagers, les bagages et les marchandises. Une route d'accès à l'aéroport devait être également construite ou améliorée, ainsi qu'une ligne d'alimentation en électricité.

Les villages s'étaient entendus au départ pour installer des infrastructures identiques pour tous malgré les différences de coûts pour certains aéroports à cause des contraintes locales. Toutes les nouvelles pistes devaient être en gravier, à l'exception de celle du village de Povungnituk, où il a été convenu que la piste serait pavée et d'une longueur de 1 219 mètres (4 000 pieds) (la longueur a plus tard été portée à 1 371 mètres (4 500 pieds)). Cette particularité a été justifiée par la construction éventuelle d'un centre hospitalier à Povungnituk et le besoin d'une piste pavée et plus longue destinée à accueillir l'avion-ambulance du gouvernement du Québec (DH-125).

Le programme a débuté en 1984 à Ivujivik. En 1989, la construction était en cours à Akulivik et était terminée dans huit autres villages. La construction n'est pas entamée pour les aéroports d'Aupaluk et de Povungnituk alors que tout reste à faire pour Umiujaq. Les événements décrits ci-après expliquent pourquoi Povungnituk a été relégué du troisième au onzième rang de la liste des priorités de construction.

## 2.2 LA PISTE DE POVUNGNITUK

---

### 2.2.1 HISTORIQUE

Le projet de construction d'une piste asphaltée de 4 500 pieds qui devait débiter dans le village de Povungnituk au cours de l'été 1985 a dû être retardé pour satisfaire aux demandes de la population locale. En effet, après que l'étude d'impact eût été amorcée, en particulier la consultation, le Conseil Communautaire Inuit de Povungnituk et la Fédération des Coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ) ont informé les gouvernements fédéral et provincial, après la tenue d'un référendum qui a eu lieu à Povungnituk au cours de l'automne 1984 (A la question: "Etes-vous en faveur d'une piste de 4 500 pieds ou d'une piste de 6 000 pieds?", plus de 225 personnes ont opté pour une piste de 6 000 pieds et 39 seulement pour une piste de 4 500 pieds), qu'il serait préférable de retarder la construction de ladite piste. Le délai exigé devait leur permettre d'étudier la possibilité de doter le village de Povungnituk d'une piste de 6 000 pieds.

Les résultats de ce référendum ont amené le conseil communautaire à entreprendre des études et à rencontrer aussi bien les représentants du ministère des Transports du Québec et du ministère des Transports du Canada, que les représentants des autres villages du Nunavik. Entre-temps, l'ARK, qui pouvait légalement agir en tant que ou à titre de corporation municipale au nom du village de Povungnituk, votait des résolutions (résolution no 85-58 le 23 mai 1985 et résolution no 85-149 le 18 décembre 1985) qui maintenaient l'ordre prioritaire pour la construction des pistes et qui stipulaient que l'ARK acceptait que la piste de Povungnituk ait une longueur de 4 500 pieds (pavée).

Étant donné que depuis le mois de juillet 1988 le gouvernement du Québec assure les évacuations médicales avec un Challenger 601-1A (avion capable d'atterrir sur des pistes en gravier de 5 000 pieds de longueur), les représentants des deux ministères ont dû modifier leur planification. Le 16 novembre 1988, le ministre des Transports fédéral, M. Benoît Bouchard, écrivait à son homologue provincial, M. Marc-Yvan Côté, pour lui signifier son intention de demander des fonds additionnels au Conseil du Trésor pour modifier le projet de façon à aménager une piste en gravier de 5 000 pieds par 100 pieds à l'arrière de l'hôpital. Le ministre provincial a appuyé cette position par écrit le 6 février 1989.

Le 24 avril 1989, la population de Povungnituk accepte, après la tenue d'un nouveau référendum, la construction d'une piste de 5 000 pieds en gravier sur ce site distant d'un kilomètre environ de l'extrémité nord du village. Le 2 mai 1989, le Conseil Communautaire Inuit de Povungnituk vote une résolution (no 89-05-07) qui autorise la construction d'une nouvelle piste d'atterrissage de 5 000 pieds à Povungnituk.

#### 2.2.2 LES RAISONS INVOQUÉES EN FAVEUR D'UNE PISTE DE 6 000 PIEDS

L'information présentée ci-après provient surtout des communications écrites que la FCNQ (Fédération des Coopératives du Nouveau-Québec) a transmis à Transports Canada et au ministère des Transports du Québec en 1985 et 1986.

Les Inuit de Povungnituk ont affirmé que le programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques pouvait, s'il suivait leurs recommandations, satisfaire les exigences de l'avion-ambulance (Challenger 601-1A) et provoquer des répercussions souhaitables sur le développement économique, social et politique des villages de la région. Selon eux, une piste plus longue de 1 000 pieds, c'est-à-dire une piste de 6 000 pieds non-asphaltée, pourrait diminuer le niveau de dépendance économique des Nunavimmiut (habitants du Nunavik).

En ce moment, l'économie du Nunavik dépend presque exclusivement de l'administration des programmes étatiques et l'entreprise privée y est quasiment absente. Si on fait exception du fait qu'il pourrait s'y faire éventuellement de l'exploitation minière, il ne semble rester aux Inuit que la possibilité d'utiliser les ressources de leur territoire pour diminuer leur dépendance à l'égard des institutions du sud.

Le remplacement de la piste existante de 1 250 pieds qui n'est pas particulièrement sécuritaire par une piste de 5 000 pieds moderne, n'avait pas, jusqu'à tout récemment (avril 1989), été accepté par la population locale. Celle-ci croyait, et dans une certaine mesure croit encore, que tant et aussi longtemps que les gros porteurs, comme les Boeing 737, ne pourront pas se poser à Povungnituk le développement économique de la région plafonnera avant même qu'on ne lui ait donné une chance de démarrer.

En plus de réduire les coûts d'entreposage et d'inventaire, de faciliter la planification des approvisionnements, de diminuer les coûts de transport du fret et des passagers, limiter les délais, etc., les Inuit considéreraient que l'arrivée des Boeing 737 à Povungnituk pourrait être bénéfique aux commerces des différents villages de l'Hudson et assurer la rentabilité de l'industrie touristique de la région.

La population de l'Hudson se plaint depuis plusieurs années de l'inefficacité du service offert par l'aéroport de Kuujjuarapik mais reconnaît aussi que les conditions atmosphériques qui prévalent à cet endroit provoquent des délais et des pertes d'argent qui sont difficilement récupérables. En 1984, la compagnie Nordair qui assurait la liaison entre Dorval et Kuujjuarapik a dû annuler (au départ ou en cours de route) 40 de ses 259 vols réguliers (15 %) pour cause de mauvais temps. C'est surtout au mois de juillet que le brouillard recouvre ce village nordique à une période de l'année où les pourvoies devraient fonctionner à leur maximum. Plusieurs personnes croient que si les équipements d'aide à la navigation de l'aéroport étaient aussi perfectionnés que ceux qui ont été installés à Kuujuaq, le nombre d'annulations diminuerait de beaucoup.

Les démarches qu'avait entreprises le Conseil Communautaire Inuit de Povungnituk afin de doter le village d'une piste pouvant accueillir les Boeing 737 ont été approuvées en 1986 soit par lettres, résolutions ou appels téléphoniques, par les groupes, organismes ou compagnies suivants: la population de Povungnituk, la population des autres villages de l'Hudson, le centre hospitalier de l'Hudson, Hydro-Québec, la compagnie Nordair, le Conseil de Développement Régional Kativik, la Société d'Habitation du Québec, la Société Immobilière du Québec, le député provincial de l'Ungava, la compagnie de la Baie d'Hudson, le ministère de l'Industrie et du Commerce, les coopératives locales des villages de l'Hudson et la Fédération des Coopératives du Nouveau-Québec. Les délais, les temps de transport et les coûts élevés ont motivé cet appui.

Aujourd'hui, toutes les corporations municipales et les coopératives locales de l'Hudson pensent que le temps de transport des marchandises devrait être diminué. Les commandes postales prennent généralement deux semaines pour faire le trajet Montréal / Povungnituk, alors qu'il en faut souvent entre trois et quatre pour faire le trajet Montréal / Ivujivik. Les pièces de rechange qui sont indispensables au bon fonctionnement des équipements municipaux (exemple: camion de livraison d'eau) prennent toujours trop de temps à venir et les produits frais (fruits, légumes) arrivent souvent congelés ou abîmés. Si les

Boeing 737 pouvaient atterrir directement à Povungnituk le temps de transport des passagers, des denrées périssables et du fret, entre Val d'Or et Povungnituk, pourrait passer de six heures à deux heures et le trajet entre Montréal et Povungnituk pourrait se faire en trois heures et demi plutôt qu'en sept ou huit heures. Il faut comprendre qu'en ce moment toute commande de nourriture en provenance de Val d'Or doit transiter à Kuujjuarapik souvent pendant plusieurs jours, et quelque fois même à Inukjuak, ce qui occasionne comme nous l'avons déjà dit des pertes de nourriture et des pertes de profit. Il arrive que dans les villages les magasins généraux commandent moins de fruits et de légumes parce qu'ils sont conscients des risques qu'ils prennent. La FCNQ croit qu'une piste de 6 000 pieds permettrait aux villages de l'Hudson de jouir d'un meilleur service aérien et économiser entre 40 et 60 % pour les coûts de transport de marchandise (environ 25 % pour le transport des passagers).

On ne doit pas oublier que les Inuit du Nunavik sont tout aussi concernés par la qualité du service aérien, ses horaires et par les tarifs qui sont exigés pour les passagers et le fret. S'ajoutent à cela la sécurité des vols, la qualité des infrastructures aéroportuaires et l'accessibilité à l'information concernant les horaires des envolées. Les modalités qui dictent les priorités des compagnies aériennes et la qualité du personnel qui représente les différentes compagnies aériennes dans chacun des villages sont autant d'éléments qui se greffent à la problématique d'une infrastructure aéroportuaire plus fonctionnelle et efficace.

Il n'y a pas si longtemps, lorsque le transport de toute la marchandise en provenance du Sud se faisait par desserte maritime, il était pratiquement impossible d'entreposer la nourriture périssable. Pour assurer à la population nordique l'accès à des denrées fraîches (fruits, légumes, oeufs), le gouvernement fédéral a alors décidé de subventionner un programme permettant aux communautés nordiques de recevoir ces denrées périssables par la poste à des tarifs identiques à ceux qui étaient en vigueur dans le sud du pays. Une telle politique a grandement satisfait les commerces du Nunavik et par la même occasion, a su provoquer la diminution du coût des denrées périssables. L'arrivée massive de denrées périssables a également permis aux compagnies aériennes qui s'occupaient de la livraison de la poste, d'assurer une meilleure liaison entre les villages.

En 1985, la coopérative locale de Povungnituk a reçu par la poste plus de 189 773 kilogrammes de marchandise. Par ses calculs la FCNQ a démontré que les commandes postales des



coopératives locales de Povungnituk, d'Inukjuak, d'Akulivik, d'Ivujivik et de Salluit, qui avaient été de 706 364 kilogrammes pour cette même année, auraient coûté \$ 2 385 000 de moins au gouvernement fédéral si les Boeing 737 avaient atterri à Povungnituk.

Côté et Bédard (1986) nous informent que le village de Povungnituk a reçu 34 725 kilogrammes de marchandise par la poste aux mois d'avril et mai 1986 (port payé = \$ 14 673.96), alors que les villages de l'Hudson, à l'exception d'Umiujaq, avaient reçu 189 546 kilogrammes (port payé = \$ 81 546.04) pour cette même période. Il est bien évident que les coûts réels pour le transport aérien sont tous autres: par la poste, au mois de décembre 1989, il en coûtait \$ 4.70 pour envoyer un colis de 10 kilogrammes de Montréal à Povungnituk, alors qu'il en coûtait \$ 75.10 pour expédier la même marchandise par cargo (Montréal/Kuujuaraapik = \$ 21.20; Kuujuaaraapik/Povungnituk = \$ 53.90). Comme le déficit annuel de la Société Canadienne des Postes pour le Nouveau-Québec seulement (milieux amérindien et inuit) est de \$ 22 millions, il est à se demander comment réagira le gouvernement fédéral lorsque viendra le temps de renouveler le programme de subvention. Si les sommes versées en subvention venaient à diminuer, ce sera finalement le consommateur qui devra payer le prix. Selon Duhaime (1987), chaque ménage a commandé en 1983 en moyenne onze fois par année par la poste. Au cours de cette même année le magasin La Baie de Povungnituk décrochait le titre du meilleur vendeur par catalogue de tout l'Arctique canadien. Pour parer à cette éventualité et également pour faire économiser le gouvernement fédéral, la communauté de Povungnituk avait cru bon de suggérer à ce dernier d'investir plutôt dans la construction d'une piste d'atterrissage de 6 000 pieds.

La FCNQ estime qu'il aurait été possible d'ouvrir au moins cinq pourvoiries dans un rayon de 160 kilomètres de Povungnituk si jamais on avait donné suite à leurs revendications (piste de 6 000 pieds). Selon elle, cinq différentes communautés auraient pu être impliquées dans ce projet. En ce moment une seule pourvoirie, celle de la famille Tulugak, fonctionne alors qu'il en existe plus de 15 dans la région de Kuujuaq. En 1984, les pourvoiries qui sont associées à la FCNQ (6/15) ont attiré plus de 347 clients et ont engendré des ventes totales de plus d'un million de dollars. La FCNQ croit que l'Hudson offre autant de possibilités que l'Ungava (truite, omble de l'arctique, caribou, etc.).

Au cours des années 1970 il existait plusieurs pourvoiries sur la côte de la baie d'Hudson. Toutes sans exception ont dû fermer leurs portes. La principale raison évoquée était la

suivante: les conditions atmosphériques imprévisibles que subit le village de Kuujuarapik durant la période qui est considérée comme étant la plus importante pour le tourisme (été) font fuir les touristes. Comme la plupart de ces touristes proviennent des États-Unis (environ 80 %) et que ceux-ci ne sont pas restés pris entre Montréal ou Kuujuarapik, ils préfèrent donc se rendre dans les pourvoiries de l'Ungava. Le vol entre Montréal et Kuujuaq prend deux heures et un quart, et à partir de ce village ils peuvent rejoindre la plupart des pourvoiries en moins d'une heure à bord des avions nolisés qui les attendent à Kuujuaq.

Les retombées économiques issues du tourisme permettraient aux Inuits de la région d'occuper des emplois dans un domaine qui n'est pas incompatible avec leurs valeurs ou leur style de vie. Les hôtels et les restaurants des différents villages pourraient également profiter de l'afflux de touristes, tout comme les musées ou les différents commerces. Plusieurs sites ne demandent qu'à être vus (exemple: Cape Wolstenholme) et diverses excursions pourraient être organisées: traîneau à chiens, tours d'avion, excursions en bateau, etc.

### 2.2.3 POSITION DE LA SOCIÉTÉ MAKIVIK

L'information présentée ci-après provient surtout d'une communication écrite que la Société Makivik a transmis à Transports Canada et au ministère des Transports du Québec en 1986.

La Société Makivik, actuelle propriétaire de la compagnie d'aviation Air Inuit, a accepté la décision prise par les gouvernements fédéral et provincial qui accordait à Povungnituk une piste d'atterrissage en gravier de 5 000 pieds.

Selon la Société Makivik, la communauté de Povungnituk et sa population n'ont pas respecté les décisions prises par les maires des villages ainsi que les résolutions votées par l'ARK et elles ne l'ont pas contacté pour prendre connaissance de l'orientation qu'elle entendait donner à sa compagnie d'aviation. Selon elle, le rejet initial d'une piste asphaltée de 4 500 pieds n'a fait que retarder l'accès de l'avion-ambulance au village. En agissant ainsi la population de Povungnituk n'a pas pensé aux besoins des patients de la côte de la baie d'Hudson et elle n'a rien fait pour accélérer le processus qui devait mener à la construction d'un nouvel aéroport à Povungnituk. Ce délai n'a pas seulement nui à Povungnituk, mais il a aussi pénalisé les autres villages de

l'Hudson en ralentissant la mise en opération du HS-748 (sous-utilisation).

La Société Makivik reconnaît que le développement de la compagnie Air Inuit n'a pas toujours su répondre aux attentes des Nunavimmiut. Elle considère aussi que les infrastructures aéroportuaires qui existaient, avant que le "programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques" ne soit mis en branle, ne lui facilitaient pas la tâche. Aujourd'hui, avec des infrastructures aéroportuaires plus qu'adéquates, la compagnie peut se permettre d'investir dans l'achat de meilleurs avions.

La compagnie d'aviation Air Inuit s'opposera toujours à ce qu'une autre compagnie vienne la concurrencer sur sa route aérienne. Selon elle, cela ne pourrait avoir que des conséquences néfastes pour Air Inuit et cela entraînerait irrémédiablement une diminution de la qualité des services sur la baie d'Hudson. Si une piste de 6 000 pieds avait été construite à Povungnituk, les bâtiments que possède la compagnie à Kuujjuarapik seraient alors devenus inutiles et la construction de nouveaux bâtiments à Povungnituk aurait été nécessaire. La compagnie aurait également perdu de très importants contrats pour l'acheminement du fret et de la poste (le cargo et la poste représente 30 % de ses ventes), étant donné que les Boeing 737 auraient pu en assurer le transport jusqu'à Povungnituk. Selon elle, Air Inuit aurait pu perdre jusqu'à \$ 2,7 millions par an, et cela malgré la diminution des coûts d'opération. Air Inuit croit que si elle n'était pas obligée de desservir régulièrement l'important village de Povungnituk, la fréquence du service aérien diminuerait beaucoup sur l'Hudson.

#### 2.2.4 LE CHOIX DES GOUVERNEMENTS

Les ministres québécois et canadien des Transports se sont rencontrés à Ottawa le 8 mars 1989 afin de faire le point sur le dossier. Lors de cette rencontre, les justifications suivantes ont été soulevées à l'appui du projet retenu: tant à Transports Canada qu'au ministère des Transports du Québec, on éprouve de la difficulté à justifier une piste de 6 000 pieds par 150. Le village compte 900 personnes, l'industrie touristique est à développer et à mettre en marche et l'argumentation basée sur une baisse importante des tarifs du transports des marchandises ne peut justifier les coûts supplémentaires de construction.

Une étude économique sur les caractéristiques physiques de la piste avait été réalisée à l'automne 1988 dans le cadre de la présente étude. Les recommandations du rapport préliminaire n'ont pas été retenues lors de la prise de décision finale sur l'aéroport de Povungnituk.

La nécessité de doter Povungnituk d'un complexe aéroportuaire moderne, adapté aux conditions particulières du territoire, compatible avec la technologie de l'aviation des années 1990 et répondant aux besoins spécifiques de la desserte du centre hospitalier local par l'avion-ambulance du Québec constitue donc les motifs du choix d'aménager une piste de 5 000 pieds par 100 pieds.

#### 2.2.5 AVANTAGES DU NOUVEL AÉROPORT DE 5 000 PIEDS

Les promoteurs du projet estiment que plusieurs des motifs invoqués par les intervenants régionaux à l'appui d'une piste de 6 000 pieds par 150 pourront être comblés d'une façon adéquate, compte tenu de la taille du village, par une piste de 5 000 pieds par 100.

La construction du nouvel aéroport entraînera des améliorations importantes par rapport à la situation actuelle. Trois catégories d'améliorations peuvent être envisagées.

##### Une réduction des coûts et des tarifs

Ces réductions sont rendues possibles par:

- l'utilisation d'avions de plus grande capacité offrant des coûts au passager-kilomètre ou à la tonne-kilomètre plus avantageux que les Twin Otters actuellement utilisés;
- la suppression d'une escale sur la plupart des vols.

En se basant sur les tarifs pratiqués aujourd'hui, on a calculé que des avantages annuels d'un peu plus d'un million de dollars pourraient en résulter au titre du transport des passagers et environ autant pour les marchandises. Ces avantages pourront profiter soit aux usagers soit aux compagnies aériennes selon la façon dont ils seront répercutés. Ils peuvent représenter de 20 à 25 % du prix actuel du billet pour les passagers et de 40 à 50 % du coût d'acheminement des marchandises. En l'absence d'une concurrence effective entre plusieurs transporteurs, c'est

surtout Air Inuit qui devrait en bénéficier pour consolider les bases de son développement.

### De meilleures conditions de transport

L'amélioration des conditions de transport se manifestera de plusieurs façons:

#### a) Gain de temps et de confort

Le même avion pourra être utilisé depuis le sud jusqu'à Povungnituk. Ceci supprime donc la correspondance nécessaire soit à Kuujjuarapik, soit à LG 2. Ce changement prend en principe une à deux heures dans le sens Montréal-Povungnituk. Dans le sens contraire en revanche, des délais beaucoup plus longs sont souvent à prévoir. Ils pourront désormais être épargnés aux passagers.

Les temps de vol seront eux-mêmes réduits, au moins sur la section au nord de LG 2 ou Kuujjuarapik. Signalons qu'il existe certains réactés commerciaux capables d'utiliser des pistes de 5 000 pieds par 100. Les gains de temps dépendront du type d'avion qui sera finalement retenu.

#### b) Diminution des vols annulés ou retardés

Les conditions météorologiques à Kuujjuarapik ont mauvaise réputation quant à la navigation aérienne et les annulations de vol et les retards sont fréquents, particulièrement durant la saison estivale. L'accès sera donc être amélioré pour les vols à destination de Povungnituk à partir du sud puisqu'il suffira que les conditions soient bonnes à Povungnituk pour qu'on puisse y atterrir. Signalons cependant que le sort de l'aéroport de Kuujjuarapik pourrait être réglé plus tôt que prévu.

#### c) Amélioration des évacuations médicales

La nécessité d'utiliser les Twin Otters au départ du trajet des évacuations médicales vers le sud, d'effectuer un changement d'appareil à Kuujjuarapik ou à LG 2 allonge considérablement la durée de l'évacuation et la rend très pénible pour le patient. La possibilité d'avoir des liaisons directes vers le sud par l'avion-ambulance ou par les lignes aériennes régulières

améliorera considérablement cette situation tout en permettant d'en abaisser quelque peu les coûts.

### Reprise du développement touristique régional

Le tourisme constitue un des principaux potentiels de développement de la région. La réouverture de ces pourvoies pourrait être envisagée en cas de liaison directe jusqu'à Povungnituk. Un certain nombre de mesures d'accompagnement (hébergement, organisation des activités, forfaits attractifs) devront toutefois faire partie de cette réactivation du potentiel touristique régional.

#### 2.2.6 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DE LA POPULATION

Même si la communauté croit ne pas avoir eu le choix de refuser ou d'accepter les infrastructures aéroportuaires qui lui ont été proposées, elle considère néanmoins que l'équipement et les infrastructures sont acceptables dans la mesure où ils assureront un meilleur service aérien et une plus grande sécurité aérienne. Une piste plus longue, sécuritaire, une voie d'accès adéquate, de l'équipement neuf pour l'entretien, un aérogare qui leur permettra d'attendre l'avion au chaud, de l'espace de rangement pour les bagages et la marchandise, autant de raisons pour se réjouir...

Une question importante a été soulevée à maintes reprises: "Pourquoi l'avion-ambulance ne se pose-t-il pas à Kuujjuarapik, village qui possède une piste d'atterrissage qui est déjà meilleure que celle que nous aurons à Povungnituk?"

Cette question a d'ailleurs été posée au ministre des Transports du Québec en octobre 1989 dans une lettre de l'administration régionale Kativik signée par Tikile Kleist. Le ministre a répondu par écrit le 15 janvier 1990, en donnant l'assurance que l'avion-ambulance desservirait Povungnituk sur une base régulière dès que l'aéroport sera terminé et que la piste sera homologuée.

En général, la population de Povungnituk n'est pas satisfaite du service aérien qui est offert sur la côte de la baie d'Hudson. Des avions trop petits, des tarifs élevés, la réception de nourriture avariée, des horaires non respectés constituent autant de motifs d'insatisfaction.

En général la population croit que l'amélioration des infrastructures aéroportuaires n'entraînera pas automatiquement un service aérien amélioré à cause du manque de concurrence. Plusieurs personnes croient qu'une plus longue piste:

- a) facilitera entre autre les évacuations des patients;
- b) rendra le village plus accessible aux patients qui viennent des autres villages;
- c) permettra aux plus gros avions de pouvoir se poser;
- d) permettra d'éviter qu'il ne se fasse trop de transbordement de marchandise (pas de transfert de marchandise entre les HS-748 et les Twin Otter à Inukjuak);
- e) améliorera, sans doute, le service aérien dans toute la région;
- f) assurera des décollages et des atterrissages plus sécuritaires (en partie à cause des instruments d'aide à la navigation qui seront installés);
- g) permettra, peut-être, aux Inuit de Povungnituk de manger des fruits et des légumes frais;
- h) entraînera, peut-être, un jour une réduction des tarifs;
- i) pourrait diminuer les commandes qui parviennent à Povungnituk par desserte maritime (réduction des inventaires, réduction des coûts d'entreposage, élimination des délais, etc.).

En ce qui concerne les impacts sociaux et culturels on devrait s'attendre à plus de contacts entre gens du Nord et gens du Sud, de même qu'entre gens du Nord.

La population croit cependant que la compagnie Air Inuit devra elle aussi améliorer ses services pour faire profiter les Inuit des avantages qui devraient découler de l'amélioration des infrastructures aéroportuaires. Air Inuit devra s'efforcer de

rendre la vie plus facile aux entreprises existantes et aux nouvelles entreprises qui pourraient s'implanter à Povungnituk. Selon elles, les administrateurs des entreprises inuit devront également faire preuve de bonne volonté et ils devront administrer correctement leurs entreprises, s'ils veulent profiter au maximum des retombées qui pourraient découler de l'amélioration des infrastructures aéroportuaires.



### 3. DESCRIPTION DU PROJET

---

Cette localité de la côte est de la baie d'Hudson, dont la communauté inuit se dénombrait à 881 personnes en 1988, est située sur la rive droite de la rivière Povungnituk, à environ quatre kilomètres à l'intérieur de la baie du même nom. Elle se trouve à 540 kilomètres de Kuujjuarapik, soit à 60°02' de latitude nord et à 77°16' de longitude ouest (figure 3.1). Le toponyme Povungnituk signifie en langue inuit "qui sent la viande pourrie".

La région de Povungnituk se présente sous la forme d'un plateau plutôt bas, légèrement incliné vers la baie d'Hudson, dont l'altitude maximale est inférieure à 65 mètres. Cette région est parsemée de lacs qui peuvent parfois atteindre quelques kilomètres de largeur, comme le lac Povungnituk; d'autres ne sont que de simples étangs partiellement recouverts par la végétation.

#### 3.1 TENURE DES TERRES

---

Povungnituk n'a pas adhéré à la Convention de la Baie James et du Nord québécois. La communauté n'est donc pas sujette au régime des terres prévu au chapitre 5 de la Convention. La seule mention qui en est faite est la délimitation d'une aire de soustraction de 25 milles de rayon autour du village pour la sélection éventuelle de terres de catégorie I.

L'acquisition des terrains nécessaires à la construction et à l'exploitation du complexe aéroportuaire de Povungnituk fera l'objet d'une demande de transfert de juridiction de la part du ministère des Transports du Québec auprès du service de la concession des terres du ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec.

#### 3.2 CHOIX DU SITE

---

##### 3.2.1 HISTORIQUE

La piste actuellement utilisée à Povungnituk ne constitue pas une option valable pour un nouvel aéroport. Son orientation est médiocre et il est virtuellement impossible de l'allonger.

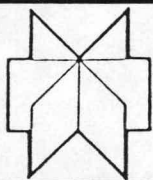
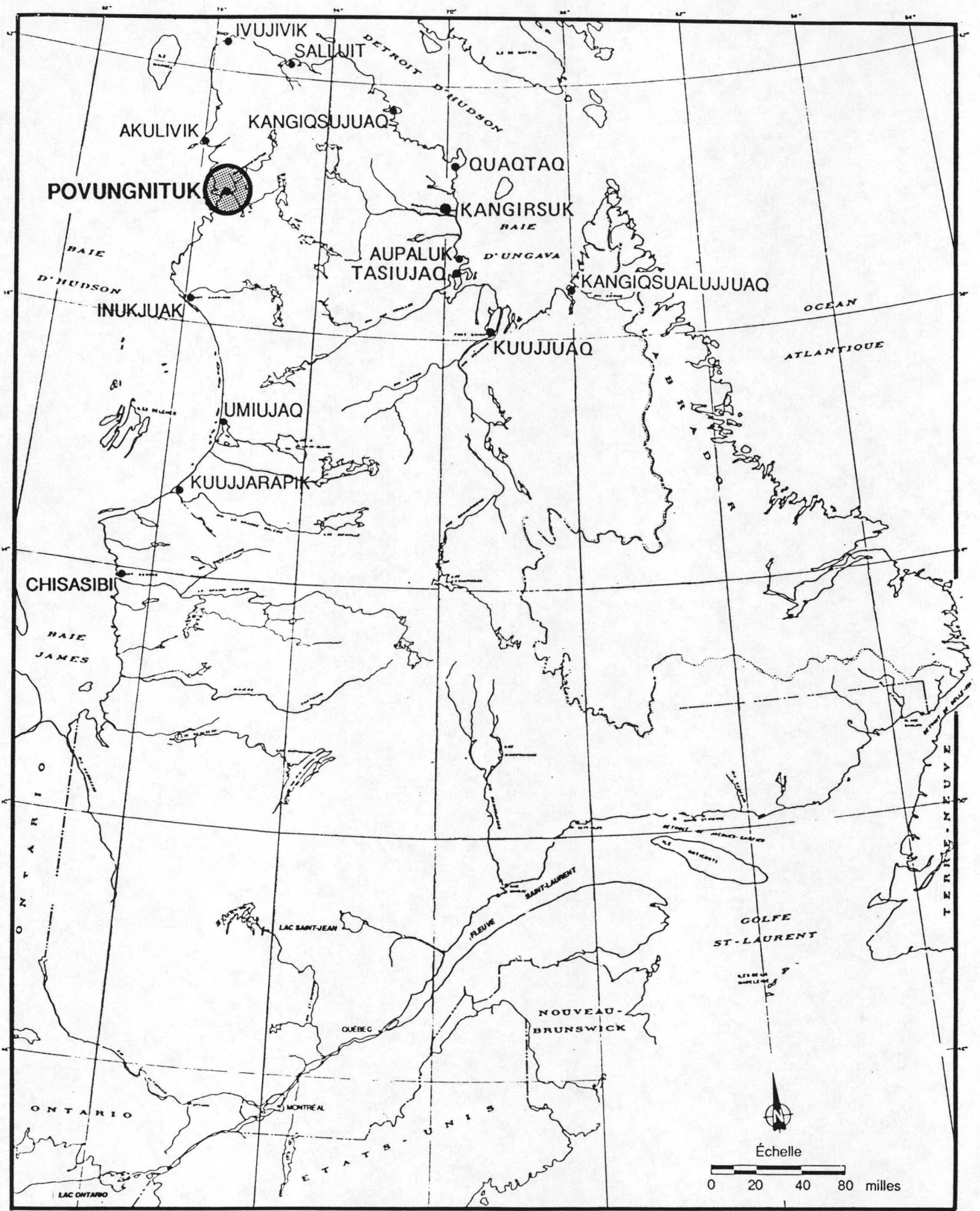
Les recherches se sont donc orientées très tôt vers un nouvel emplacement. Dès 1984, l'emplacement #1 (figure 3.2.), situé à 2,7 km à l'est du village, semblait le plus favorable dans la région immédiate pour implanter une piste de 1 371 mètres (4 500 pieds) pavée. Cet emplacement avait déjà autrefois accueilli une piste. Toutefois, lorsqu'il fut question de construire une piste plus longue, une nouvelle recherche d'emplacement fut effectuée, avec comme résultat la localisation de l'emplacement #2 à environ un kilomètre à l'arrière de l'hôpital.

Une analyse comparative des emplacements a fait porter le choix sur l'emplacement #2 pour les raisons suivantes:

- au plan technique, le site #2 se trouve majoritairement sur de la roche en place, contrairement au site #1 où il aurait fallu travailler dans des secteurs de dépôts meubles pergélés; l'expérience acquise sur les autres chantiers démontre qu'il est préférable de construire sur le socle rocheux;
- au plan économique, le coût de construction des deux emplacements est du même ordre, parce que les coûts supplémentaires reliés à la nature du sol sont compensés par le fait que la route d'accès soit plus courte;
- au plan des opérations, l'emplacement #2 est plus rapproché de l'hôpital, dont la desserte est une des fonctions principales de l'aéroport;
- il aurait fallu construire une route de contournement pour assurer l'accès à la prise d'eau du village si l'emplacement #1 avait été retenu.

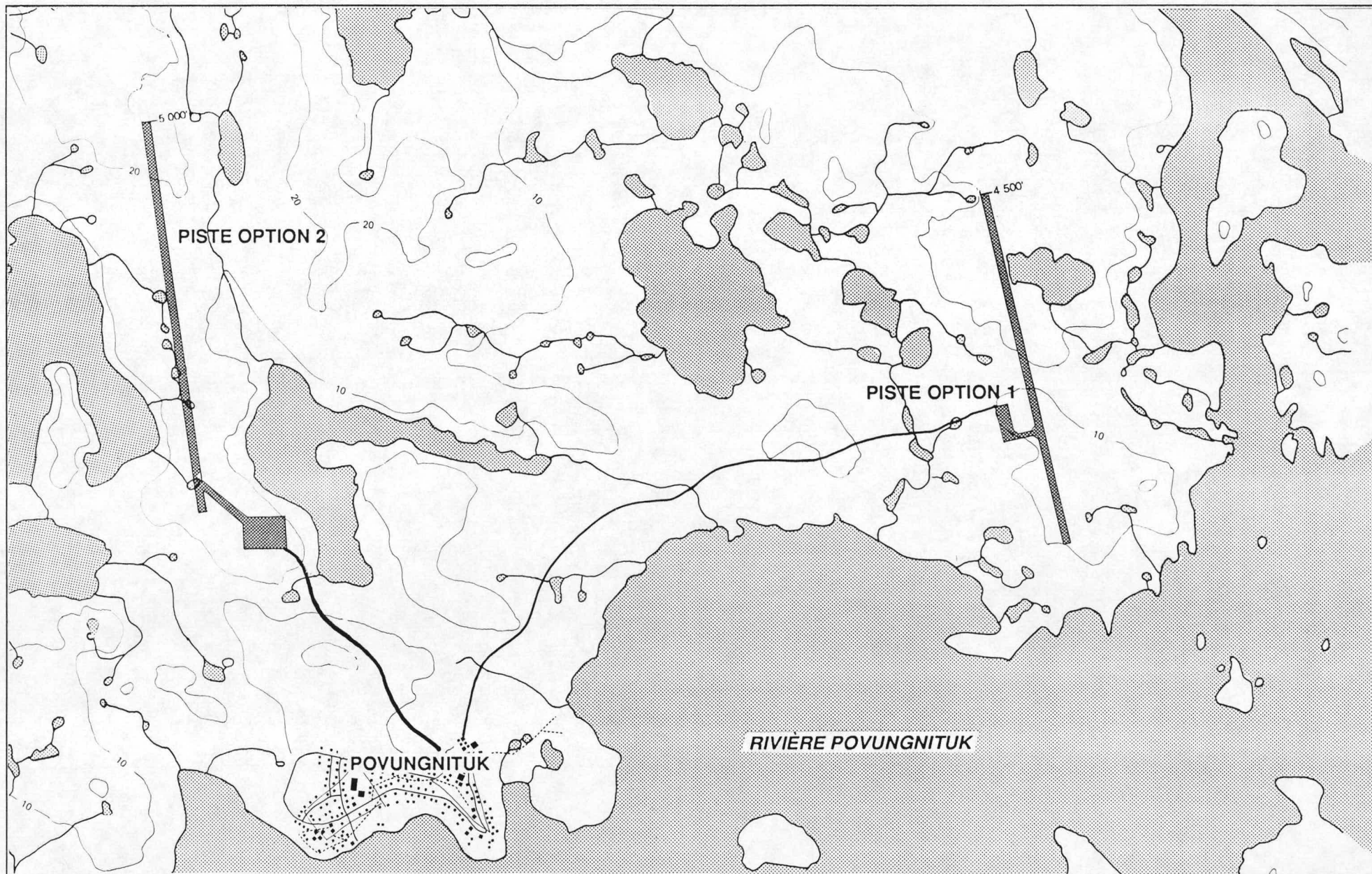
### 3.2.2 OPINION DE LA COMMUNAUTÉ

À Povungnituk les représentants gouvernementaux n'ont pas rencontré la population avant de choisir le meilleur site pour accueillir les nouvelles infrastructures aéroportuaires. En effet, ce n'est qu'après avoir sélectionné l'emplacement "idéal" que la population fut contactée afin de connaître ses impressions.



# Localisation du village de Povungnituk

Figure 3.1



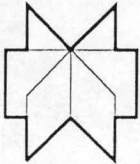
 Emplacement des options d'aéroport

Figure 3.2

Le 2 mai 1989, le Conseil Communautaire Inuit de Povungnituk a voté une résolution qui autorisait la construction d'une piste d'atterrissage de 5000 pieds sur l'emplacement #2.

Tous les comités ou organisations rencontrés en décembre 1989 reconnaissent que l'emplacement #2 est plus approprié que l'emplacement #1 pour la construction du nouvel aéroport. Tous reconnaissent que le premier site était trop rapproché de la rivière (poisson, eau potable) et que la nature de son sol ne s'avérait pas idéale. La proximité du centre hospitalier, son orientation nord-sud (vents dominants en provenance du nord), le fait que la voie d'accès à la piste ne soit pas très longue sont autant de raisons qui militent en faveur de l'emplacement #2.

### 3.3 NORMES DE ZONAGE AÉRIEN ET CRITÈRES DE CONCEPTION

---

La construction d'une piste d'atterrissage implique la prise en considération d'un certain nombre de facteurs comme la fréquence des mouvements aériens, la nature de la circulation, l'avion critique (ici le Challenger 601-1A), l'environnement de l'aéroport, les conditions climatiques...

En fonction de ces éléments, Transport Canada a édicté les normes de zonage et les critères de conception suivants:

- prolongement d'arrêt de 60 mètres à chacune des extrémités de la piste;
- largeur minimum de bande de piste de 150 mètres;
- largeur minimum de bande profilée de 90 mètres;
- pente longitudinale maximum de 1.5 %;
- changement de pente consécutif maximum de 1.5 %;
- pente longitudinale maximum (ponctuelle) de 1.75 %;
- divergence maximum de 105%;
- longueur minimum de décollage et d'approche de 3 100 mètres;
- pente maximale de 1:40 pour le zonage d'approche;
- pente maximale de 1:7 pour le zonage latéral.

Cependant, la topographie relativement plane du site retenu et de ses environs font qu'il n'y a aucun obstacle naturel à éliminer à l'extérieur de l'aire prévue des travaux. Exception faite des carrières, le dynamitage et la circulation de machinerie seront donc limités au site de la piste et des infrastructures connexes. De plus, le site choisi est suffisamment éloigné du village, ce qui permet d'éviter des restrictions à la construction résidentielle.

### 3.4 CARACTÉRISTIQUES DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES PROPOSEES

---

#### 3.4.1 PISTE

La piste prévue aura une longueur de 1 524 mètres (5 000 pieds) et une largeur de 30 mètres (100 pieds). Deux bandes de piste, chacune d'une largeur de 30 mètres, complètent cet aménagement. Toutes les surfaces seront en gravier. D'orientation magnétique 14-32, l'extrémité sud de la piste prévue se situe à environ 800 mètres du bâtiment le plus rapproché. Son emplacement est actuellement vacant et aucune route d'accès carrossable n'y accède. L'emplacement est majoritairement occupé par de la roche en place, à l'exception de deux petites vallées où dominant les sédiments organiques.

Quoique la surface de l'emplacement soit relativement plane, des déblais de roche devront être enlevés. Ceux-ci seront toutefois réutilisés pour la construction, de telle sorte qu'il n'y aura pas ou très peu de matériaux inutilisés. La piste sera généralement construite en remblai. Tous les matériaux nécessaires à la piste et aux autres composantes du projet proviendront de carrières, de telle sorte que les réserves de gravier naturel demeureront disponibles à des fins municipales.

#### 3.4.2 VOIE DE CIRCULATION, TABLIER ET SURFACES PROFILÉES

Une voie de circulation, un tablier (45 m x 75 m) et une surface profilée (100 m x 50 m) pour accueillir les bâtiments seront aménagés dans la partie sud-est de la piste, soit du côté le plus rapproché du village. L'endroit choisi met à profit un espace où la topographie est relativement plane tout en conservant une distance de 75 mètres du lac adjacent.

Une autre surface profilée, située à proximité du tablier, servira à l'entreposage des granulats concassés (8 000 tonnes) et du sable (10 000 tonnes) qui serviront à l'entretien de la piste.

### 3.4.3 AIDES À LA NAVIGATION

Les aides électroniques à la navigation prévues dans le cadre du présent projet sont essentiellement constituées d'un phare non-directionnel (déjà existant). Des feux d'éclairage de piste seront également installés. Un anémomètre, situé sur un emplacement mesurant 15 m sur 15 m situé du côté le plus long de la piste, complète l'équipement.

### 3.4.4 ROUTE D'ACCÈS À L'AÉROPORT

La localisation de la route d'accès à l'aéroport a été établie de concert avec la communauté. Elle n'emprunte pas le chemin le plus court, qui aurait longé le centre hospitalier de la Baie d'Hudson. On a plutôt préféré éviter toute circulation dans ce secteur afin de préserver la tranquillité des lieux. La route prévue origine donc de la partie est du village. Elle aura une longueur de 920 mètres et la chaussée aura une largeur de 8 mètres. Tout comme la piste, elle sera construite uniquement en remblai sur un sol majoritairement formé de till, parfois mal drainé dans les dépressions, ou directement sur la roche en place.

### 3.4.5 BÂTIMENTS ET PARC À CARBURANT

#### Les bâtiments

Deux bâtiments seront construits à l'aéroport de Povungnituk. L'aérogare aura une superficie approximative de 240 mètres carrés et comportera deux comptoirs afin d'accueillir deux compagnies aériennes. Le hangar aura une superficie de 415 mètres carrés. Il comportera quatre baies, dont une sera séparée des autres et servira à l'entreposage des fondants. Les plans des bâtiments sont actuellement en préparation.

#### Le parc à carburant

Suite à une entente entre le ministère des Transports, Air Inuit et la Fédération des Coopératives du Nouveau-Québec, la responsabilité de l'approvisionnement en carburant pour le ravitaillement des avions reviendra à la Fédération. Dans le cadre du présent projet, les plans prévoient un emplacement adjacent au tablier destiné à recevoir le réservoir de carburant prévu. La Fédération louera cet espace du ministère et sera

responsable d'obtenir les autorisations nécessaires auprès du ministère de l'Environnement du Québec et de procéder à l'implantation de ce réservoir.

### 3.5 CARRIÈRES ET SABLIERES

---

Tous les matériaux nécessaires à la construction de la piste et des routes d'accès proviendront de carrières. Cette décision repose sur l'expérience acquise lors de la construction des autres pistes du programme. On a en effet jugé qu'il était préférable de construire en remblai pour éviter les problèmes de pergélisol. Or, comme les matériaux d'emprunt sont rares et qu'il est important de laisser ce qui existe aux bénéfices des communautés, l'option de l'exploitation de carrières s'impose d'elle-même.

Trois emplacements possibles ont été examinés:

- l'emplacement #1, situé du côté est de la piste, près de son extrémité sud;
- l'emplacement #2, situé du côté est de la piste, près de son extrémité nord;
- l'emplacement #3, situé près du dépotoir actuellement en opération à l'ouest du village.

L'emplacement #2 n'a pas été retenu au plan technique parce qu'on lui préfère l'emplacement #1, qui est moins éloigné du lieu principal des opérations, et donc moins coûteux à exploiter. Ceci permet également de concentrer les impacts en moins d'endroits.

Les besoins totaux sont estimés à 823 000 tonnes métriques, soit 773 000 tonnes pour le projet et 50 000 tonnes destinées à la municipalité. Ceci correspond à environ 310 000 mètres cubes de roche, à puiser entièrement à même les carrières #1 et 3, qui peuvent chacune fournir environ 240 000 mètres cubes.

Environ 10 % des besoins (30 000 mètres cubes) pourront être satisfaits à même les déblais de roche qui devront être faits à l'emplacement de la piste.



La problématique liée à l'exploitation de ces carrières fait l'objet d'une longue planification afin d'essayer de concilier les objectifs techniques, économiques et environnementaux. En effet, la surface exploitable de la carrière #1 se rend jusqu'aux rives du lac Putjuraqvik, alors que les normes habituelles exigent qu'une bande de 75 mètres soit laissée intacte entre une carrière et un plan d'eau. Par contre, exploiter la carrière #1 selon ces normes exigeraient de devoir importer des matériaux de l'autre emplacement, dont le transport se ferait inévitablement à travers le village. De plus, l'exploitation accrue de l'emplacement #3 créerait une dépression en-deça du niveau du terrain naturel avoisinant, ce qui contribuerait à augmenter l'étendue des impacts et les risques pour la population. Finalement, si l'emplacement #1 n'avait été exploité qu'à 75 mètres du lac, il aurait quand même fallu creuser un canal à même la roche en place pour évacuer les eaux.

La solution choisie, qui a été entérinée par le conseil municipal de Povungnituk lors d'une rencontre le 20 mars 1990, se décrit comme suit:

- 30 000 mètres cubes proviendront de déblais à l'emplacement de la piste.
- 222 000 mètres cubes proviendront de l'emplacement #1 et serviront à la construction de la piste, de ses infrastructures connexes et de la route d'accès à l'aéroport.
- 58 000 mètres cubes proviendront de la carrière #3 et serviront à la construction de la route d'accès au dépôt et à constituer la réserve municipale de gravier.

Si on veut diminuer les impacts supplémentaires, cette solution comporte les avantages suivants:

- Aucun transport de matériaux à travers le village; tous les matériaux exploités dans la carrière #3 à l'ouest du village resteront à l'ouest, puisqu'il a été convenu avec la municipalité que le gravier qui lui est destiné serait entreposé de ce côté.

- Aucun trou créé à l'emplacement #3, puisqu'il s'agit d'une colline qui sera arasée à peu près au niveau du terrain naturel environnant; la sécurité à long terme des environs du village est donc améliorée.

Quant aux impacts reliés au rapprochement de la carrière #1 de la Putjuraqvik, ils sont présentés au chapitre 5.

### 3.6 DÉPOTOIRS ET ÉTANGS D'OXYDATION

---

La gestion des déchets et le traitement des eaux usées à Povungnituk est pour le moins embryonnaire. Il n'y a pas d'étangs d'oxydation pour traiter les eaux usées recueillies dans les maisons rénovées et l'Administration régionale Kativik n'a, à court terme, aucun projet prévu en ce sens (Bruno Desbois, ARK, comm.pers). Les "honey-bags" et les déchets domestiques ou solides prennent le chemin d'un dépotoir à ciel ouvert.

Un site, qui n'est plus utilisé, est situé derrière l'hôpital dans l'axe de la future piste. Un deuxième site est situé à 300 mètres à l'ouest du village. Pour minimiser les risques associés au péril aviaire, il est préférable que ces dépotoirs soient abandonnés et remplacés par un nouveau site d'enfouissement.

Une recherche a donc été menée dans le cadre de la présente étude pour trouver une solution alternative. Trois variantes d'emplacement pour un nouveau site d'enfouissement de même qu'une route d'accès à celles-ci, situées à quelque trois kilomètres à l'ouest du village, ont été localisées par photo-interprétation. Le tout a été soumis au conseil du village, qui a opté en faveur du site le plus éloigné du village.

Suite à une entente avec l'Administration régionale Kativik, celle-ci sera responsable d'obtenir les approbations nécessaires pour le nouveau site d'enfouissement. Ce site ne constitue donc pas une composante du projet ici présenté.

Néanmoins, les promoteurs du présent projet se sont engagés à construire la route d'accès à ce nouveau site si les autorisations nécessaires sont obtenues. La route d'accès au futur site d'enfouissement fait donc partie du projet de construction de l'aéroport de Povungnituk.

Cette route d'accès, d'une longueur de 3 900 mètres, aura une chaussée de 6 mètres de largeur. On la conçoit comme un chemin de desserte à des fins de services municipaux. Tout comme les autres composantes du projet, elle sera construite en remblai.

Le projet prévoit également le recouvrement des dépotoirs existants par une couche de 30 centimètres d'épaisseur de concassé de calibre 0-150.

### 3.7 LOGISTIQUE À LA PHASE CONSTRUCTION

---

#### 3.7.1 CALENDRIER DE RÉALISATION

Mise à part la construction des bâtiments de l'aéroport, les travaux de construction d'un aéroport sont en majeure partie des travaux de terrassement. Le contexte nordique dans lequel doivent se dérouler de tels travaux implique une planification et un suivi logistique importants. Les différentes étapes comprennent le transport de l'équipement lourd et du matériel par bateau, le transport du personnel et de la nourriture, les services de vivre et couvert de même que l'approvisionnement en carburant et en équipements divers. De plus, les opérations doivent être compatibles avec la capacité d'accueil des services disponibles dans le village.

Les appels d'offres seront lancés par le Ministère au printemps 1990. Compte tenu de l'importance de l'infrastructure et des résultats obtenus lors de la construction des autres aéroports, les travaux devront s'étendre sur deux ou trois saisons de construction. Selon la capacité de l'entrepreneur choisi à mobiliser le chantier, celui-ci pourrait se présenter à Povungnituk en juillet ou en août 1990 et débiter les travaux à ce moment. Il est cependant impossible de préciser actuellement si les travaux pourront effectivement débiter à cette date.

#### 3.7.2 PERSONNEL ET ÉQUIPEMENT

Le personnel et l'équipement nécessaires à la réalisation des travaux se résument comme suit:

##### Personnel

Personnel de supervision du MTQ	6
Surintendant	1

Contremaîtres	3
Journaliers	8
Technicien en arpentage	1
Aide-arpenteurs	2
Opérateurs de concasseur	3
Opérateurs de pelle mécanique	3
Opérateurs de tracteur	3
Dynamiteur	1
Opérateurs (camions et autres)	14
Commis de chantier	1
Mécanicien	1
Soudeur	1
Opérateur de foreuse	1
Cuisinier	1
Aide-cuisinier	1
Préposés à l'entretien ménager	4
Préposés à l'entretien des cuisines	2
Total	<u>57 personnes</u>

Un minimum de 7 200 heures de travail est garanti aux Inuit pour la durée des travaux de construction.

#### Équipement

Pelle mécanique (type Carterpillar 245)	1
Béliers mécaniques (type Carterpillar D-7G)	2
Bélier mécanique (type Carterpillar D-6D)	1
Niveleuse (type Carterpillar 140G)	1
Chargeurs sur roues (type Carterpillar 966)	2
Compacteur (type Vibroplus CA 25D)	1
Camionnettes 1/2 tonne	8
Camion citerne arrosoir	1
Camion de service mécanique	1
Camion citerne pour carburant	1
Chargeurs sur roues (type Carterpillar 988B)	2
Concasseur primaire	1
Concasseur secondaire	1
Génératrice pour usine de concassage	1
Poudrière pour dynamite	1
Coffre pour amorces de dynamite	1
Foreuses	3
Compacteuse plaque vibrante	1
Camions hors-route	3
Camions 10 roues à benne	3
Garage portatif	1
Équipement de garage	* 1
Balance capacité 50 000 kg	1
Réservoir pour carburant	1

Roulotte de chantier	1
Cuisine	1
Campements pour employés	2-3

L'entrepreneur pourra utiliser les capacités d'hébergement déjà disponibles sur place et fournira son propre campement, qui sera démantelé ou vendu à la fin des travaux. Le site du campement sera choisi en collaboration avec les autorités municipales.

L'équipement sera transporté par barge et le personnel par les vols réguliers ou nolisés. L'approvisionnement régulier du chantier en nourriture, carburant, pièces et fournitures diverses est laissé à la discrétion de l'entrepreneur, qui sera toutefois invité à examiner les possibilités offertes par les ressources locales.

### 3.8 LOGISTIQUE À LA PHASE EXPLOITATION

---

Cinq emplois, dont quatre à temps plein et un à temps partiel, seront créés pour l'entretien et à l'exploitation de la nouvelle piste d'atterrissage et de sa route d'accès. Les prévisions de main d'oeuvre se décrivent comme suit:

- Deux observateurs-communicateurs à 40 heures par semaine;
- un chef d'équipe en route et structure à 40 heures par semaine;
- un opérateur de véhicule lourd à 40 heures par semaine;
- un opérateur de véhicule lourd à temps partiel.

Un contrat sera donné à la municipalité par le ministère des Transports du Québec pour l'entretien. Si le personnel est engagé sur place, la question du logement ne se pose pas. Cependant, si le personnel provient de l'extérieur de la municipalité, le gouvernement du Québec devra construire de nouveaux logements.

L'équipement suivant sera fourni par le ministère des Transports pour l'entretien et le déneigement de la piste et de sa route d'accès:

- Niveleuse 1
- Chargeur sur roues 1
- Souffleuse à neige 1
- Camion 6 roues 4x4 avec épandeur à sable 1
- Camion 6 roues 4x4 avec benne basculante 1
- Compacteur pneumatique 1
- Camionnette d'équipe 1

Cet équipement ne pourra être utilisé à des fins autres que l'entretien des infrastructures aéroportuaires, sauf en cas d'urgence et seulement avec l'accord du bureau du ministère des Transports de Kuujjuarapik.

L'ajout d'une unité d'urgence est également prévu. Cette dernière reste cependant à déterminer, car une étude sur les procédures d'urgence est actuellement en cours au Ministère, au Transport aérien.

Il faut souligner que le ministère des Transports du Québec n'assumera pas l'entretien ni le déneigement de la route d'accès au nouveau site d'enfouissement.

L'entretien et l'exploitation de l'aéroport n'aura qu'un impact négligeable sur l'approvisionnement en carburant et en électricité ainsi que sur les services municipaux d'approvisionnement en eau potable ou de déchets.

#### 4. INVENTAIRE DU MILIEU

---

L'inventaire du milieu a porté sur un territoire dont la limite nord est située à environ trois kilomètres au nord du village et limitée au sud et à l'est par la rivière Povungnituk. À l'ouest, il s'étend jusqu'à l'emplacement projeté du futur dépotoir du village. Cette délimitation du secteur à l'étude englobe la piste prévue, la route de la prise d'eau du village, les carrières et emprunts granulaires et la route du dépotoir.

##### 4.1 MILIEU PHYSIQUE

---

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

- interprétation des photographies aériennes au 1:5 000 et 1:10 000, 1985 (ministère des Transports du Québec);
- visites de l'ensemble de l'aire d'étude entre le 10 et le 14 septembre 1984 et entre le 19 et le 22 septembre 1988;
- recherches bibliographiques (données locales et régionales);
- rencontres ou contrats avec personnes clé.

##### 4.1.1 PHYSIOGRAPHIE

Le relief de l'aire d'étude est très peu marqué, la dénivellation est de l'ordre de 38 mètres entre le sommet le plus élevé et le niveau de la rivière. Le relief est cependant qualifié d'ondulé en raison des inégalités inhérentes à la roche en place. Dans l'ensemble, les pentes sont peu accentuées si l'on fait exception de quelques courts versants rocheux.

##### 4.1.2 APERCU GÉOLOGIQUE

Selon les travaux de Douglas (1972), les formations consolidées de l'aire d'étude ont été mises en place durant la période Archéenne et sont donc antérieures à 2,6 milliards d'années.

Elles font partie de la province géologique du lac Supérieur et ont subi l'orogénèse du stade Kénoranien.

Les principales formations rocheuses dans la région sont des gneiss granitiques, des migmatites et des anorthosites. Les forages réalisées par Les Laboratoires Ville Marie Inc. (Janvier 1990), pour établir les carrières du projet, ont révélés la présence de gneiss granitiques et de gneiss granodioritiques le long de la piste.

Les formations rocheuses déterminent des surfaces subhorizontales faiblement inclinées qui se présentent comme de véritables "tables rocheuses" noircies par une couverture lichénique et entrecroisées de diaclases.

Les matériaux gneissiques présents constituent d'excellentes sources d'emprunt pour le concassage.

#### 4.1.3 MATÉRIAUX MEUBLES

Le territoire à l'étude a été marqué par deux principaux événements qui sont à l'origine de la plupart des matériaux meubles retrouvés. Ce sont l'épisode glaciaire et la transgression marine. Le plan 1 (en pochette) présente la cartographie des matériaux meubles dans l'aire d'étude.

Les cartes de déglaciation de Prest (1969) indiquent que les glaciers se sont retirés dans le secteur vers 7 500 A.A. Ils ont laissé des matériaux que l'on retrouve sous deux formes principales dans la région de Povungnituk: les champs de till et les bourrelets de moraine cyclique. Les premiers correspondent à des étendues de matériaux à granulométrie hétérométrique qui ont été remaniés dans une certaine mesure lors de la transgression marine. Ils couvrent la plus grande partie de l'aire d'étude et sont souvent associés à des matériaux organiques. L'épaisseur du till remanié et sa composition varient sur de courtes distances. En effet, des sondages effectués le long du chemin d'accès de la prise d'eau par le Laboratoire de béton Ltée (1983) indiquent tantôt des matériaux sableux, sablo-limoneux ou sablo-graveleux. Ils comportent une proportion variable d'argiles et sont souvent gélifs. Les bourrelets de moraine cyclique ont une composition plus graveleuse et présentent des alignements topographiques qui témoignent des phases successives de fonte des glaciers. Les échancrures de la côte, au sud de la variante de piste 1, corroborent le fait que la fonte des glaciers s'est effectuée de l'ouest vers l'est dans la région.



La transgression marine a suivi le retrait glaciaire. La mer de Tyrrell a recouvert les terres situées sous l'altitude de 100 mètres (C. Hilaire-Marcel, 1979), soit l'ensemble de l'aire d'étude. Cependant, des formes marines ont été retrouvées seulement à deux endroits: à l'emplacement de la variante de piste 1 et au site du futur dépotoir municipal. Les matériaux sablo-graveleux que l'on y observe sont disposés en haut de plage et recouvrent des bourrelets morainiques ou localement des argiles.

Les autres formations retrouvées dans le secteur à l'étude sont surtout des sédiments organiques et des matériaux fluviatiles. Les premiers occupent les dépressions mal drainées. Le plus souvent, l'infiltration et conséquemment le drainage est enrayé par le pergélisol qui détermine une couche imperméable. Les matériaux fluviatiles se retrouvent le long du cours d'eau actuel et sont le résultat de la dynamique de la rivière. Ce sont essentiellement des sables moyens à grossiers et des graviers. En raison de la taille réduite des accumulations et de l'échelle de la photo-mozaique utilisée, ils ne sont pas identifiés sur le plan 1.

L'absence de cicatrices d'érosion importantes dans l'aire d'étude témoigne de la stabilité relative des matériaux meubles présents en raison des pentes douces les affectants le plus souvent. Leur stabilité est augmentée par la présence de pergélisol qui stabilise les matériaux. Il est donc très important de préserver l'intégrité du pergélisol pour ne pas engendrer de phénomènes d'érosion d'autant plus que les matériaux comportent souvent une bonne proportion de matières fines.

#### 4.1.4 DONNÉES CLIMATIQUES

Il existe à Povungnituk une station climatique manuelle qui est en opération depuis peu (début 1988). Pour cette raison, elle ne permet pas de caractériser le climat du secteur. La station permanente la plus rapprochée se trouve à Inukjuak à quelque 180 km plus au sud. L'examen des cartes de "Atlas climatologique du Québec" (Gouvernement du Québec, 1978) et de "Climat du Québec septentrional" (MRN, 1967) indique des différences très faibles entre les deux villages du point de vue température et précipitations. Dans cette perspective, les données de "Normales climatiques au Canada, 1951-1980 - Températures et précipitations" (Environnement Canada, 1980) de la station Inukjuak sont présentées en l'absence de plus de précision (tableaux 4.1, 4.2 et 4.3). Dans le cas des conditions de vent et de brouillard, il est probable que des différences notables

existent. Cependant, il n'y a pas de données fiables disponibles pour Povungnituk. La caractéristique climatique la plus importante du Nouveau-Québec est l'invasion répétée des masses d'air arctique.

Celles-ci confèrent à la région un climat rigoureux représenté par une température annuelle moyenne de  $-7^{\circ}\text{C}$  avec des maxima et des minima à  $-3,1^{\circ}\text{C}$  et  $-10,5^{\circ}\text{C}$ : le mois le plus chaud est juillet au cours duquel il fait en moyenne  $13,4^{\circ}\text{C}$ , le mois de février est le plus froid avec  $-20,9^{\circ}\text{C}$ .

Les maxima absolus dépendent des masses d'air tropical du sud. Les minima absolus sont fonction des masses d'air arctique en provenance du nord-est. La moyenne annuelle de précipitations est faible comparativement au Québec méridional. Il en tombe en moyenne 386 mm par année soit près de trois fois moins que dans la région de Montréal. Les chutes de neige ont lieu entre septembre et juillet et elles représentent près de 40 % du total des précipitations. Durant les mois de juin, juillet et août, les pluies sont très abondantes et comptent pour près de 45 % du total.

Durant l'hiver, les vents les plus fréquents proviennent du nord-est et surtout de l'ouest durant l'été. Les vents moyens les plus forts s'enregistrent en avril et en novembre. De façon générale, des vents de 20 km/heure en moyenne soufflent sur la région.

On enregistre à Inukjuak en moyenne 46 jours de brouillard par année enregistrés surtout au printemps et en été. Dans le dernier cas, environ une journée sur quatre est brumeuse.

#### 4.1.5 PERGELISOL

L'aire d'étude fait partie de la zone de pergélisol continue (figure 4.1) telle que mise en évidence par les travaux de Brown (1970) et Yves (1979). Ce pergélisol est actuel et en équilibre avec les conditions climatiques qui prévalent dans la région. Des travaux effectués par Taylor et Judge (1979) ont montré que dans la région des collines de Povungnituk, la couche pergelée atteint parfois 540 mètres de profondeur.

TABLEAU 4.1 DONNEES CLIMATIQUES DE INUKJUAK (TEMPERATURE-PRECIPITATIONS)

INUKJUAK 58° 27'N 78°7'W 5m	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	ANNEE
Température Maximale Quotidienne	-20.7	-20.9	-15.7	-6.4	1.5	8.2	13.4	12.1	7.7	2.0	-3.9	-14.1	-3.1
Température Minimale Quotidienne	-28.3	-29.1	-25.3	-15.4	-4.7	0.5	5.2	5.8	2.3	-2.9	-10.4	-21.7	-10.3
Température Quotidienne	-24.5	-25.0	-20.6	-10.9	-1.6	4.4	9.3	8.9	5.0	-0.4	-7.2	-17.9	-6.7
Ecart Type de la Température Quotidienne	3.3	3.4	3.7	3.3	2.0	2.0	1.8	1.8	1.2	1.9	2.3	3.8	1.2
Température Maximale Extrême	0.6	5.0	3.9	7.2	23.3	30.0	27.8	25.6	22.8	16.7	8.3	7.2	30.0
Années de Relèves	48	51	53	53	51	49	48	44	56	55	57	57	
Température Minimale Extrême	-46.1	-43.9	-45.0	-34.4	-25.6	-9.4	-6.7	-2.2	-11.1	-22.8	-33.9	-43.3	-46.1
Années de Relèves	49	52	53	53	50	50	48	44	56	55	57	57	
Chutes de Pluie	T	0.0	0.2	1.9	12.5	31.1	53.9	64.9	54.2	24.4	3.1	0.1	246.3
Chutes de Neige	10.0	8.7	9.0	13.3	11.1	3.7	0.4	T	4.9	22.0	37.9	23.2	144.2
Précipitations Totales	9.8	8.6	9.0	14.6	23.4	34.7	54.2	65.0	59.2	45.9	39.6	22.5	386.5
Jours de Pluie	0	0	*	1	4	8	11	14	14	8	1	*	61
Jours de Neige	8	7	7	8	8	3	*	*	3	11	18	13	86
Jours de Précipitations	8	7	7	8	11	9	11	14	16	17	18	13	139

SOURCE: Environnement Canada, 1980, "Normales climatiques au Canada - 1951-1980 - Températures et Précipitations"

**TABLEAU 4.2 DONNEES CLIMATIQUES DE INUKJUAQ (VENTS)**

Période 1955-80

Lat. 58°27'N Long. 078°07'O ALTITUDE 5m

**FREQUENCE EN %**

N	8.0	9.2	5.5	6.9	14.2	12.5	6.4	2.9	8.0	7.6	8.8	4.7	7.9
NNE	14.8	18.2	9.2	12.2	13.4	8.2	4.8	4.1	9.4	12.6	14.8	14.6	11.4
NE	8.7	7.7	4.4	8.0	6.9	5.1	4.0	3.9	6.1	8.9	6.5	6.2	6.4
ENE	3.0	2.3	2.5	5.8	7.2	4.5	4.0	3.8	4.6	4.8	3.4	4.0	4.2
E	3.2	1.6	2.0	6.3	6.3	3.2	4.6	6.4	3.8	4.1	6.3	7.2	4.6
ESE	3.4	1.0	3.0	2.5	1.9	1.3	2.2	3.2	3.3	2.5	4.3	4.7	2.8
SE	3.9	4.1	8.1	4.7	3.5	2.7	3.5	5.3	3.2	2.1	2.0	3.4	3.9
SSE	3.4	3.4	6.1	8.2	4.3	7.1	9.0	10.5	5.6	3.5	1.7	3.7	5.5
S	5.3	4.1	5.5	5.9	4.3	5.4	11.4	11.1	5.3	10.4	5.6	5.3	6.6
SSO	5.2	3.3	6.6	2.5	2.3	3.3	5.8	6.1	3.1	4.2	5.7	3.4	4.3
SO	5.1	3.6	7.1	3.9	3.1	3.4	5.9	6.6	4.4	4.7	7.4	3.9	4.9
OSO	7.1	5.0	7.2	5.2	5.1	7.8	8.5	8.1	6.8	4.7	5.8	7.8	6.6
O	7.5	6.4	9.4	7.4	6.8	16.4	14.2	13.3	11.4	9.0	10.4	10.8	10.2
ONO	4.8	7.4	4.8	4.3	4.3	5.2	5.6	4.4	8.5	5.8	3.0	4.1	5.2
NO	5.4	5.4	3.1	4.7	5.3	4.8	3.3	3.3	6.3	6.0	5.1	4.1	4.7
NNO	5.2	3.8	2.8	4.1	7.3	6.1	3.9	3.2	5.0	4.4	6.4	3.2	4.6
Calme	6.0	13.5	12.7	7.4	3.8	3.0	2.9	3.8	5.2	4.7	2.8	8.9	6.2

**VITESSE MOYENNE DES VENTS EN KILOMETRES PAR HEURE**

N	20.4	23.7	22.5	25.0	21.0	24.2	20.8	20.6	19.8	22.3	20.9	19.0	21.7
NNE	20.1	19.6	17.9	23.4	21.0	21.3	17.4	16.7	15.6	19.7	19.8	18.4	19.2
NE	22.3	18.8	18.5	21.5	19.1	19.4	19.1	21.3	16.9	20.7	19.0	16.5	19.4
ENE	27.0	26.5	23.9	30.4	26.5	22.9	24.3	24.9	17.9	24.5	22.5	22.1	24.5
E	22.9	25.9	25.0	32.1	28.3	20.7	23.2	23.6	18.6	20.4	23.7	25.7	24.2
ESE	17.9	14.9	21.9	19.8	20.5	18.1	21.7	19.7	19.7	17.2	20.3	21.3	19.4
SE	18.8	13.1	20.2	21.2	20.3	18.6	23.6	20.8	20.0	18.0	18.5	18.9	19.3
SSE	25.3	24.4	21.4	25.1	19.8	22.7	24.7	22.4	22.6	28.2	23.4	25.2	23.8
S	24.6	22.6	21.7	26.6	19.4	19.5	23.3	24.6	23.1	30.8	34.3	25.7	24.7
SSO	22.7	17.9	23.5	25.9	17.9	19.3	23.0	23.5	22.9	26.7	33.7	21.9	23.2
SO	23.6	18.9	21.9	26.5	18.4	17.1	22.5	21.9	25.0	24.7	27.1	24.6	22.7
OSO	26.1	21.0	22.8	25.1	21.1	20.5	21.5	21.1	27.0	25.0	28.9	28.0	24.0
O	25.3	19.0	19.5	25.8	19.5	22.1	22.5	24.4	25.5	27.2	31.1	27.1	24.1
ONO	25.3	18.2	22.8	26.1	22.6	20.6	21.6	20.8	24.1	24.6	30.4	26.2	23.6
NO	28.9	17.4	19.4	26.6	28.3	21.4	24.0	21.6	22.2	20.2	24.5	23.5	23.2
NNO	25.0	19.1	19.6	26.7	25.9	22.9	23.1	23.3	19.5	19.6	25.2	20.8	22.6

**Toutes directions**

21.8	17.2	18.4	23.6	21.3	20.8	21.7	21.6	20.4	22.4	24.4	20.8	21.2
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

**Vitesse horaire maximale**

63	59	56	74	67	52	65	61	74	65	67	63	74
SVL	SVL	SVL	E	ESE	SVL	NO	OSO	O	SSE	O	ENE	SVL

**Vitesse maximale des rafales**

85	97	90	117	85	81	93	93	102	97	101	116	117
SVL	ENE	N	ENE	NNO	SSE	SVL	O	NO	OSO	ENE	E	ENE

Hauteur de l'anémomètre : 10.1

TABLEAU 4.3 DONNEES CLIMATIQUES POUR INUKJUAJ

NOMBRE DE JOURS AVEC BROUILLARD													
ANNEE	JAN	FEV	MARS	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	ANNUELLE
1957	0	4	3	3	3	4	10	10	5	4	0	0	46
1958	0	3	4	4	6	6	15	14	8	5	4	2	71
1959	5	0	2	3	5	8	21	8	8	2	2	2	74
1960	1	1	0	0	0	7	4	5	2	0	1	0	21
MOYENNE	2	2	2	3	4	6	13	12	6	3	1	1	55
1961	0	2	5	9	3	7	5	9	4	1	5	0	50
1962	2	0	8	0	5	12	8	13	4	6	1	3	62
1963	0	0	0	0	2	2	6	9	2	5	1	2	29
1964	0	1	1	3	2	10	5	11	6	9	3	0	51
1965	2	0	4	2	5	10	13	8	7	5	3	2	61
1966	2	3	1	3	2	4	3	1	3	2	0	0	24
1967	1	2	0	2	3	10	9	11	5	0	0	1	44
1968	0	0	0	1	1	0	4	5	7	3	1	0	22
1969	1	4	0	0	2	6	10	14	3	4	5	3	52
1970	1	0	2	3	2	9	18	9	5	2	1	2	54
MOYENNE	1	1	2	2	3	7	8	9	5	4	2	1	45
1971	2	0	1	2	1	9	19	6	8	5	0	3	56
1972	0	0	1	7	1	4	15	8	2	1	0	0	39
1973	2	0	0	3	7	4	5	8	3	4	0	1	37
1974	1	0	0	2	0	8	6	5	0	2	0	0	26
1975	1	0	0	2	0	5	2	7	0	5	0	0	22
1976	0	0	3	3	8	9	5	5	1	3	2	0	39
1977	2	1	10	2	12	7	19	15	2	4	3	1	78
1978	0	2	0	0	5	4	13	4	2	2	0	3	35
1979	3	0	1	5	7	15	14	7	3	M	M	1	M
1980	1	1	4	1	7	8	5	15	4	3	0	1	50
MOYENNE	1	*	2	3	5	7	10	8	3	3	1	1	44
1981	5	4	6	4	2	13	15	12	8	6	4	3	82
1982	1	0	0	3	6	10	9	8	3	3	1	1	45
MOYENNE	3	2	3	4	4	12	12	10	6	5	3	2	66
PERIODE DES RELEVES													
MOYENNE	1	1	2	3	4	7	10	9	4	3	1	1	46
ECART-TYPE	1.4	1.4	2.7	2.1	3.0	3.5	5.7	4.1	2.5	2.1	1.7	1.2	17.9
DUREE ANNEE	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	25	26	
PERCENTILES													
95%	5.0	4.0	9.3	8.3	10.6	14.3	20.3	17.0	8.0	8.1	5.0	3.0	80.8
75%	2.0	2.0	4.0	3.0	6.0	10.0	15.0	12.3	6.3	5.0	3.0	2.0	58.5
50%	1.0	0.0	1.0	2.5	3.0	7.5	9.0	8.5	3.5	3.0	1.0	1.0	46.0
25%	0.0	0.0	0.0	1.0	1.8	4.0	5.0	5.8	2.0	2.0	0.0	0.0	32.0
5%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	2.4	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	21.3
NORMALES 1951-80													
MOYENNE	1	1	2	3	4	7	10	9	4	3	1	1	46
ECART-TYPE	1.2	1.4	2.7	2.2	3.0	3.3	5.8	4.2	2.4	2.1	1.7	1.2	17.1
DUREE ANNEE	24	24	24	24	24	24	24	24	24	23	23	24	

SOURCE: Environnement Canada, 1980, "Normales climatiques au Canada - 1951-1980"

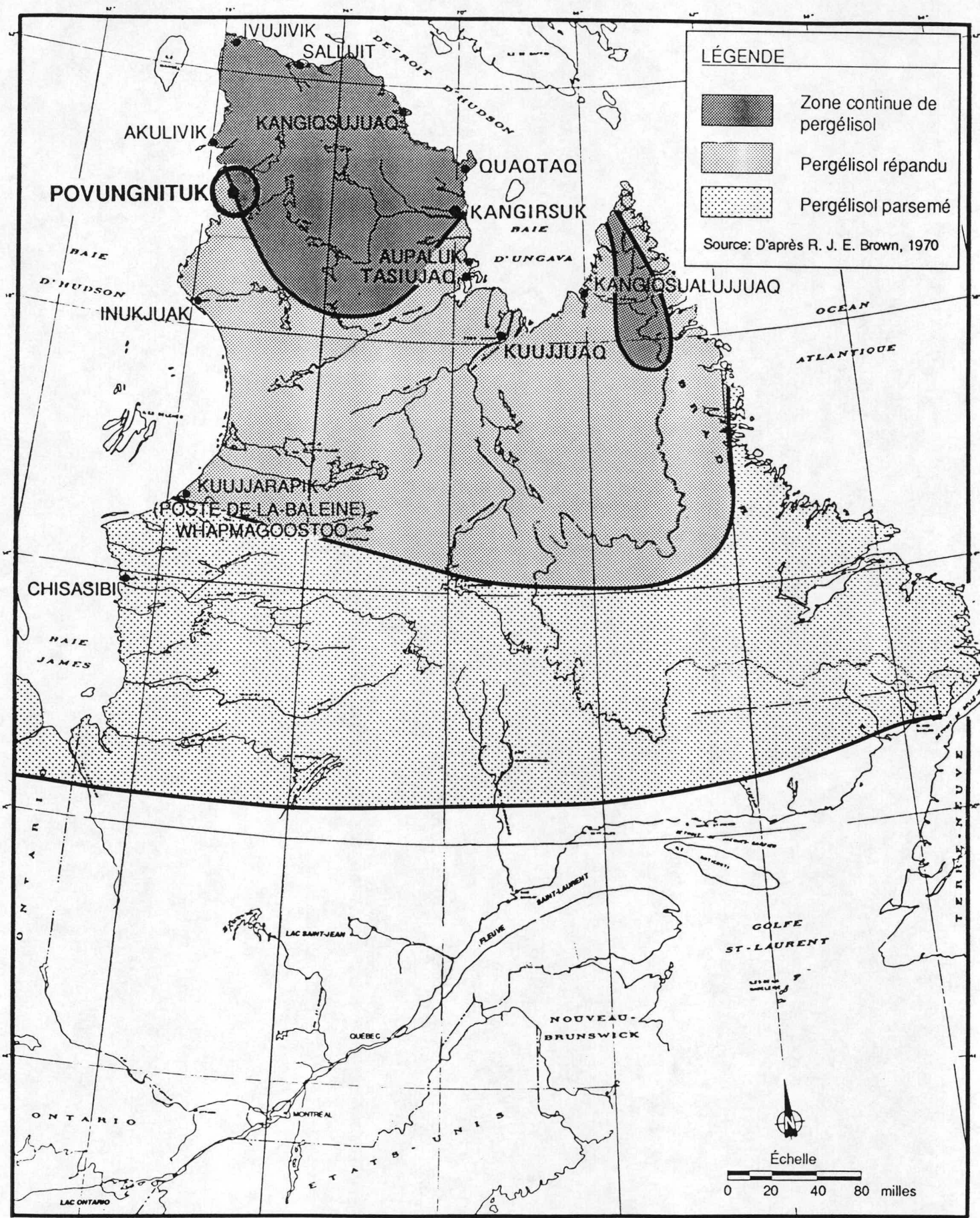
Du point de vue de la construction, ce n'est pas tant l'épaisseur du pergélisol qui est importante que le dégel de sa surface (mollisol). Cette couche est sujette à un cycle annuel gel-dégel. Son épaisseur n'est pas constante d'année en année et varie également dans l'espace même sur de courtes distances.

Les principaux facteurs qui influencent le bilan thermique des sols en Arctique sont: la température de l'air, le couvert nival, l'eau de ruissellement, le type et l'épaisseur de la couche organique (isolant naturel) de même que la granulométrie des matériaux et leurs propriétés drainantes. Toute perturbation, même légère du terrain naturel, peut donc engendrer une modification de la couche active (mollisol) puisque l'un ou plusieurs des facteurs précédents peuvent être perturbés.

L'inventaire du territoire à l'étude a révélé la présence de nombreuses formes associées à la présence de pergélisol. Il s'agit principalement de buttes cryogènes qui sont généralisées dans les secteurs de matériaux meubles de même que des mares thermokarstiques témoignant de la dégradation locale du pergélisol. Il existe également, sur les matériaux consolidés, des évidences frappantes de l'action du pergélisol puisque des tables rocheuses semblent éjectées par la poussée de lentilles de glace sous-jacentes. Il importe de mentionner que l'absence de formes n'implique pas absence de pergélisol; en effet, celui-ci est présent dans l'ensemble des matériaux de l'aire d'étude.

Les sondages effectués par le Laboratoire de béton Ltée (1983) montrent que le pergélisol est atteint généralement entre 1 et 2 mètres de profondeur dans les matériaux superficiels. De façon générale, le dégel de la couche active durant l'été est plus faible dans les sols à matrice fine ou couverts de matériaux organiques. Compte tenu de la proportion importante de matières fines dans la plupart des matériaux de l'aire d'étude, on doit considérer sensible l'ensemble des matériaux meubles et éviter dans la mesure du possible de changer les conditions thermiques en particulier par des excavations. Dans l'axe de piste prévu, malgré que la roche en place est omniprésente, il existe deux petites vallées occupées par des matériaux meubles qui ne doivent faire l'objet d'aucune excavation.

Les principaux problèmes de construction associés à la modification de la couche active sont surtout des tassements différentiels des sols selon leur teneur en glace.



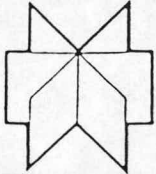
 Zones de pergélisol au Québec

Figure 4.1

Dans le cas d'un matériau composé d'un pourcentage important de matière fine, le dégel peut donner naissance à des coulées de gélifluxion (solifluxion due au dégel d'un pergélisol). Cette situation pourrait se produire aux points de franchissement de cours d'eau et le long des chemins d'accès au dépotoir et à l'aéroport, si des excavations sont pratiquées dans les matériaux meubles lors de la mise en place des ponceaux.

#### 4.1.6 HYDROGRAPHIE

Le bassin versant de la rivière Povungnituk s'ouvre sur la baie d'Hudson. Avec 28 490 km<sup>2</sup>, il constitue le plus important bassin versant de la côte ouest de la péninsule de l'Ungava. L'ensemble du territoire à l'étude est drainé par la rivière Povungnituk par l'entremise de petits cours d'eau servant d'exutoire à des petits lacs de tête. En Arctique, l'écoulement s'effectue surtout au printemps alors que la plus grande partie des eaux est évacuée. Durant l'hiver le débit est très faible et même nul pour ces petits cours d'eau. L'englacement survient au début de novembre et la débâcle vers la fin de juin.

### 4.2 MILIEU BIOLOGIQUE

---

#### 4.2.1 VÉGÉTATION

Cette section est divisée en deux parties. La première fait état de la connaissance inuit de la végétation et de l'usage que la population en fait. La seconde présente les données scientifiques recueillies dans le cadre des recherches bibliographiques et des inventaires menés aux fins de la présente étude.

##### 4.2.1.1 LES INUIT ET LA VÉGÉTATION

Le principal usage que les Inuit font de la végétation est la cueillette des fruits sauvages. La cueillette est surtout pratiquée par les femmes et les aînés et s'échelonne de la fin de l'été jusqu'à la fin de l'automne.

La plus belle aire de cueillette de la région se retrouvait exactement là où on a implanté le village de Povungnituk et a donc été détruite. De nos jours, les principales zones de cueillette de fruits sauvages se retrouvent surtout le long de



la côte (carte 2). On retrouve en plusieurs endroits autour du village des aires où on peut encore en retrouver.

#### 4.2.1.2 TYPES DE VÉGÉTATION

L'inventaire de la végétation fut réalisé à l'aide de la photo-interprétation de photographies aériennes à l'échelle du 1:5 000 et 1:10 000 (1985) permettant de déterminer les principaux groupements présents dans l'aire d'étude et de les cartographier (voir plan 2 en annexe). Cette interprétation fut validée lors d'un inventaire sur place effectué du 19 au 22 septembre 1988. La composition floristique des groupements a fait l'objet d'un examen sur place et de recherches dans la littérature.

Selon Payette (1983), le territoire à l'étude se situe à l'intérieur de la toundra arctique qui occupe toute l'extrémité nord du Québec (figure 4.2). La durée moyenne de la saison de croissance y est de 80 jours.

Povungnituk est caractérisé par une assez grande uniformité dans son couvert végétal. Les différents types de végétation que l'on retrouve sont essentiellement à lande xérophile (sèche), la tourbière ombrotrophe (pauvre en minéraux) et la tourbière minérotrophe (fen). A grande échelle, on peut leur ajouter des variantes, par exemple lorsqu'il y a présence de mares thermokarstiques, ou un écoulement minérotrophe de type fen à l'intérieur d'un autre type de végétation. En bordure de la mer, on retrouve également une végétation littorale d'affinité typiquement maritime qui forme un cordon étroit dont l'espèce caractéristique est Elymus arenarius. Les observations et descriptions végétales présentées ici résultent d'une visite de terrain effectuée les 14 et 15 septembre 1988, de même que d'une analyse des inventaires floristiques de Bournérias (1971, 1975).

#### La lande xérophile

Cet ensemble domine le paysage sur le territoire étudié. Il est présent sur fond rocheux ou sur substrat meuble bien drainé. Il est dominé par des lichens dont Cetraria nivalis est le plus abondant, suivi de plusieurs espèces de Cladina (mitis, rangiferina, etc.), d'Alectoria ochroleuca et de Cornicularia divergens. Viennent ensuite quelques espèces de mousses et des plantes vasculaires communes dont Carex bigelowii, Empetrum nigrum, Vaccinium uliginosum, Ledum decumbens, Betula glandulosa, Arctostaphylos rubra, Vaccinium vitis-idaea, Salix uva-ursi, Pyrola grandiflora, etc. On retrouve aussi en

abondance dans ce milieu Cassiope tetragona, souvent au creux d'une fissure abritée. La mousse Racomitrium lanuginosum est particulière dans le fait qu'elle colonise les bordures de sol nu, qu'il s'agisse du roc ou de l'argile (ostioles de toundra).

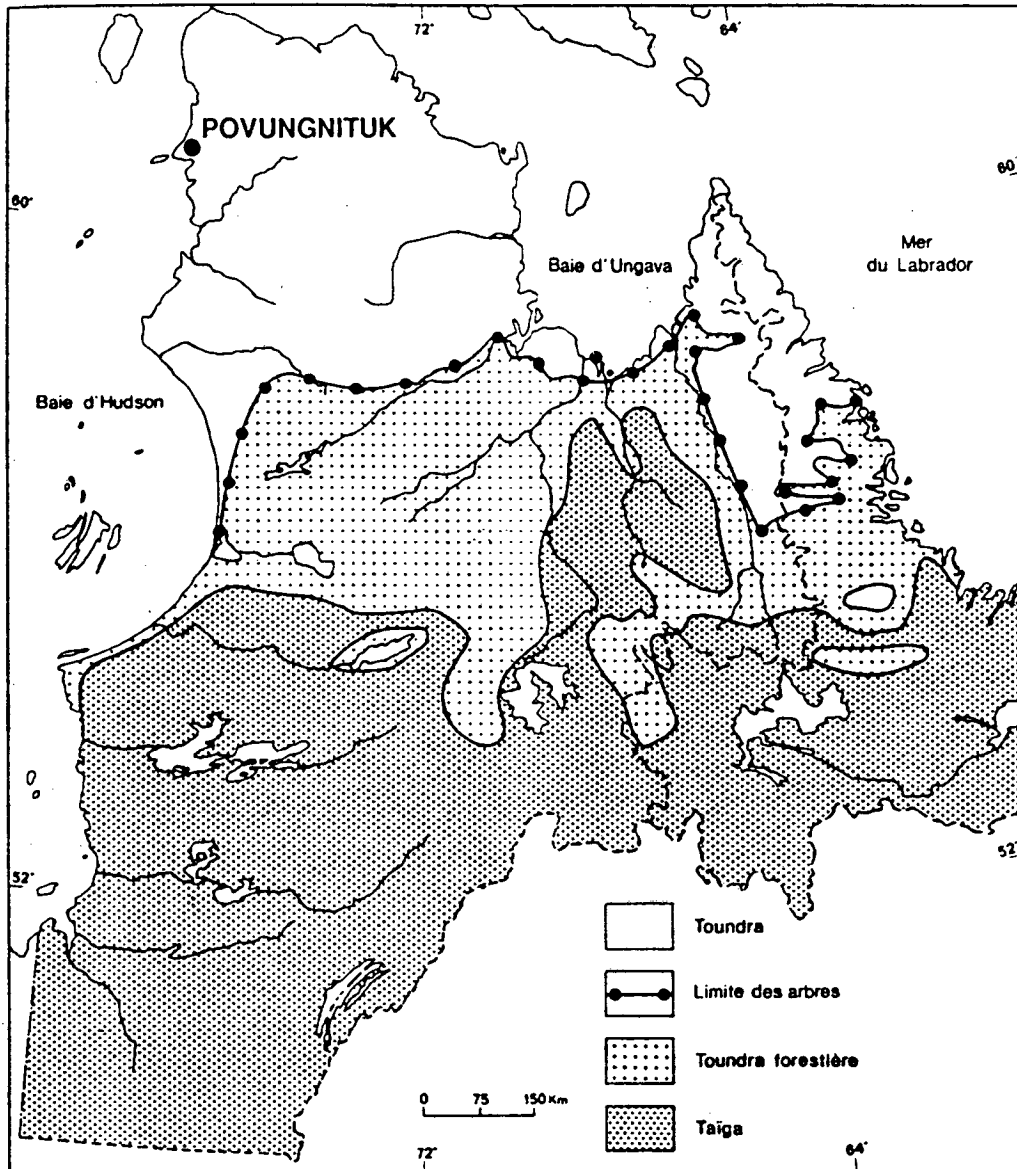
Les ostioles sont en général dépourvues de végétation, mais à l'occasion, on y retrouve comme espèce caractéristique Sagina intermedia au centre et un lichen surtout en bordure, Stereocaulon paschale. Outre le bouleau glanduleux mentionné précédemment, Salix glauca var. callicarpaea et Salix arctica se distinguent à l'occasion du couvert végétal par leur port arbustif. Le roc à nu non encore colonisé par une végétation phanérogame est quand même entièrement recouvert de lichens crustacés et ses infractuosités sont souvent occupées par Dryopteris fragrans.

#### La tourbière ombrotrophe

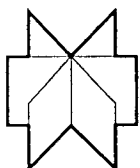
Sont regroupés sous cette appellation les milieux plus humides où les mousses dominent le couvert végétal au lieu des lichens comme dans le groupement précédent. Ils se distinguent des tourbières minérotrophes (fens), que nous verrons plus loin, par leur pauvreté en apports minéraux et par conséquent leur relative pauvreté floristique. Les mousses et hépatiques les plus communes rencontrées sont Ptilidium ciliare, Ceratodon purpureus, Drepanocladus revolvens, D. uncinatus et plusieurs sphaignes dans les zones les plus humides de ce milieu: Sphagnum teres, S. squarrosum, S. warnstorffii, S. russowii, S. imbricatum et S. fimbriatum. La plupart des plantes vasculaires les plus communes mentionnées pour le milieu xérique peuvent également se retrouver dans la tourbière, mais en moins grand nombre. Ce milieu est caractérisé en fait par la présence fréquente de petites buttes palsiques d'environ 30 cm de diamètre, sur lesquelles une végétation xérophile prend place et entre lesquelles on retrouve la végétation plus humide proprement dite. Celle-ci est surtout représentée par Eriophorum angustifolium, E. scheuchzeri, Scirpus caespitosus, Salix arctophila, Andromeda polifolia, Rubus chamaemorus, Tofieldia pusilla, Carex membranacea, etc.

#### La tourbière minérotrophe (fen)

La tourbière minérotrophe se distingue du type précédent par sa situation souvent en pente, permettant à l'eau de surface de circuler et d'apporter des minéraux. Ce milieu devient ainsi plus riche et plus diversifié.



a Modifié d'après Payette 1983.



Localisation des principales zones de végétation dans le Nord du Québec

Figure 4.2

Bien que les fens soient quand même dominés par les mousses, on y retrouve une diversité plus grande de plantes vasculaires. En fait, plus le milieu est minérotrophe, plus les herbacées (graminées et cypéracées) y sont abondantes. On a regroupé dans cet habitat les zones à déneigement tardif (combes à neige) caractérisées elles aussi par certaines espèces dont Salix herbacea, Polygonum viviparum, Salix reticulata, etc. Dans les zones les plus humides des fens on retrouvera Carex saxatilis, Carex aquatilis, Eriophorum angustifolium pratensis, Stellaria humifusa, Calamagrostis lapponica, Cardamine pratensis, Salix calcicola, Carex rariflora, Potentilla palustris, etc.

### Les mares

À tous ces milieux s'ajoute fréquemment la présence de mares. Celles-ci, quoique parfois sur fond rocheux, sont surtout caractéristiques des sols meubles dont le pergélisol a fondu en surface pour laisser la place à une mare dont le contenu ne peut s'écouler compte tenu du gel sous-jacent (mare thermokarstique). Ces mares sont souvent dépourvues de végétation en leur centre, avec parfois quelques espèces typiquement aquatiques telles Hippuris vulgaris, Ranunculus pallasii, Potentilla palustris. Sur leur pourtour on retrouvera des herbacées abondantes, mais très peu de diversité: Carex aquatilis, Eriophorum angustifolium, E. scheuchzeri, Calamagrostis lapponica, Arctophila fulva, Carex rariflora.

### Répartition des types de végétation sur le territoire

Bien que les trois types de végétation dominants soient répartis sur tout le territoire étudié, on remarque tout de même des aires plus étendues de la lande xérophile par endroits. Au sud-est du territoire, de très grandes zones sèches et perturbées par la présence de bancs d'emprunt se caractérisent par la très faible diversité du couvert végétal et par la présence d'espèces vraiment xérophiles comme Armeria maritima ssp. sibirica, Arctagrostis latifolia, Trisetum spicatum, Saxifraga tricuspidata, Poa arctica, Luzula spicata, Luzula confusa et même Elymus arenarius, témoin de l'influence maritime. Les milieux humides ombrotrophes se répartissent aussi sur tout le territoire, mais occupent en général de moins grandes superficies que les milieux xériques. On en retrouve de plus grandes étendues dans le secteur est. A l'intérieur de ces deux groupements, les mares thermokarstiques caractérisent surtout les milieux humides, et se retrouvent également en plus grand nombre dans le secteur est. Les fens de grande surface sont moins répandus que les groupements précédents, mais on note la présence fréquente d'étroites bandes minérotrophes dans les

zones où les tourbières se drainent ou aux abords de ruisseaux. Les bords de ruisseaux situés dans des anses protégées abritent à l'occasion de véritables "microforêts" où domine Salix planifolia, le plus grand arbuste de la toundra (1 m et plus de haut; Bournérias, 1971).

La proximité littorale de l'aire d'étude favorise la présence de plusieurs espèces habituellement caractéristiques des littoraux et donne un caractère particulier aux associations végétales observées. Par exemple, Tanacetum huronense, une espèce littorale à sa limite nord à Povungnituk (Rousseau 1974), occupe parfois des sites xériques exposés au sud et abrités par un rocher (dans le secteur ouest de la zone d'étude).

#### 4.2.2 FAUNE

Les recherches bibliographiques, les observations de terrain effectuées en septembre 1984 et septembre 1988, de même que les informations fournies par la communauté ont permis de dresser un portrait des principales espèces fauniques présentes dans la région. La première partie de cette section présente les connaissances inuit sur la faune, de même que les principales caractéristiques des activités traditionnelles. La deuxième partie présente les connaissances scientifiques sur la faune, en s'intéressant spécifiquement aux ressources qui pourraient représenter un enjeu dans le cadre du présent projet. Les informations fournies par la communauté ont servi de base à la détermination des espèces représentant un enjeu.

##### 4.2.2.1 LA FAUNE ET LA COMMUNAUTÉ DE POVUNGNITUK

Malgré le fait que les Inuit se soient sédentarisés, leur économie de subsistance est toujours basée sur l'exploitation des ressources alimentaires traditionnelles. Dans la région de la baie d'Hudson, la chasse aux mammifères marins et terrestres, à l'avifaune et la capture des poissons constituent toujours la base de l'alimentation de la population. Le territoire de chasse des Inuit de Povungnituk couvre les îles qui sont éparpillées dans la baie d'Hudson, les étendues d'eau qui longent la côte tout autour de Povungnituk, ainsi que les baies Thompson Harbour, Neakongut et Kogaluk, situées à plus de 25 km au nord de l'embouchure de la rivière Povungnituk.

La région de Povungnituk est reconnue pour l'abondance de poissons d'eau douce et d'eau salée, pour la variété de ces oiseaux, pour ses mammifères marins et terrestres et son petit

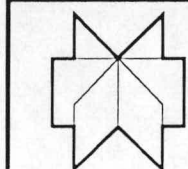
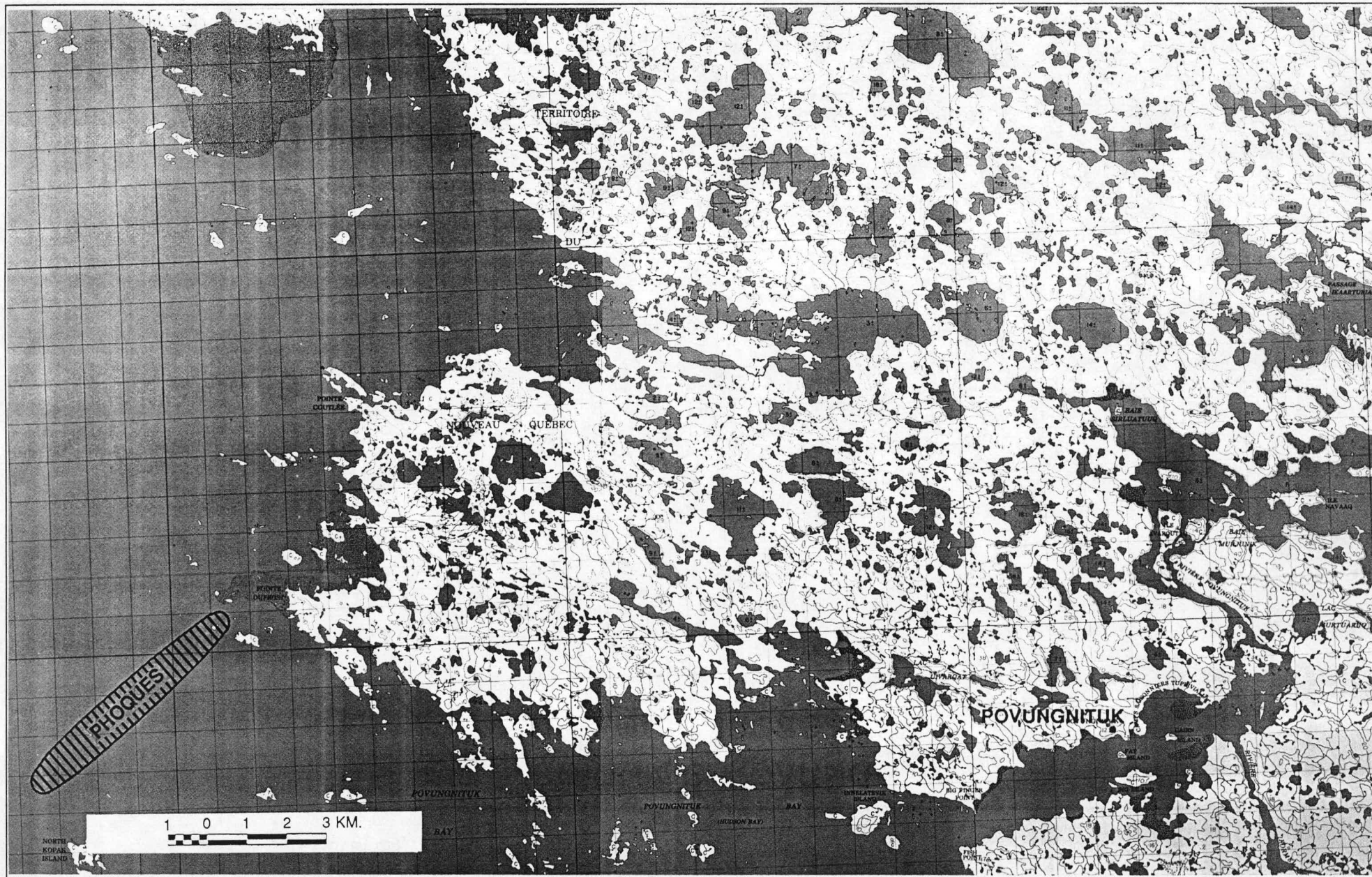
gibier. L'omble chevalier est pêché dans les baies, dans les lacs et sur la côte de la baie d'Hudson. Ce poisson apprécié par la population locale descend les rivières à la fin du mois de juin pour ensuite les remonter au mois d'août au moment de la frai.

Au cours de l'été, au début de l'automne et au cours de l'hiver de nombreux caribous s'aventurent à quelques centaines de mètres du village, et aux dires de la population le nombre de caribous augmenterait d'année en année. La communauté de Povungnituk serait également localisée sur le trajet migratoire d'un certain nombre d'oiseaux migrateurs: bernache du Canada, oie blanche, entre autres. Ces oiseaux sont chassés au printemps et à l'automne. Le lagopède par contre peut être chassé pratiquement à longueur d'année. Différents autres types d'oiseaux, des canards, des marmettes et des guillemots occupent les îles qui sont à proximité du village, surtout à partir du printemps jusqu'au début de l'automne.

Nous retrouvons également le long de la côte un nombre non négligeable de phoques annelés, de phoques barbus et de phoques du Groenland. Parmi tous les animaux, le poisson et le caribou restent la nourriture qui est la plus consommée dans les foyers de Povungnituk. Il est malheureusement impossible de se référer à une source neutre comme les résultats de la Recherche sur la récolte autochtone pour apprécier l'importance des espèces parce que Povungnituk, en tant que village dissident de la Convention de la Baie James et du Nord Québécois, n'a pas participé à cette recherche.

Malgré le fait que les Inuit se soient modernisés énormément au cours des années (travail salarié, sédentarisation, magasins d'alimentation, etc.), il n'en demeure pas moins que l'essentiel de leur diète est demeuré pratiquement inchangé. Aujourd'hui la très grande majorité des expéditions de chasse ou de pêche s'organise à partir du village, presque chaque famille possède en effet au moins une motoneige et un canot à moteur (il reste même cinq équipes de traîneaux à chiens à Povungnituk).

Toutefois, à chaque printemps et durant une partie de l'été le village se vide au profit des campements de chasse ou de pêche. Au cours des autres mois de l'année, la durée des sorties dépasse rarement une semaine et habituellement, seuls les hommes généralement quittent le village (les femmes les suivent lorsqu'ils vont à la pêche sur la glace). Ces sorties se font surtout pour la chasse aux bélugas, aux morses, aux phoques, aux caribous, ou pour aller chercher des pierres à savon.



Zone de chasse au phoque  
Région de Povungnituk

Figure 4.3

Bien que le caribou et le poisson constituent la base de l'alimentation de la population de Povungnituk, celle-ci est complétée par une gamme quand même variée de nourriture sauvage (oie, lagopède, canard, phoque, béluga). En ce moment les Inuit de Povungnituk n'ont pas à se déplacer sur de très longues distances pour avoir accès à ce gibier, sauf lorsqu'ils désirent chasser le béluga ou le morse qu'ils doivent aller chercher à la hauteur du détroit d'Hudson ("Mansell Island", "Nottingham Island", "Digges Island") c'est-à-dire surtout dans les environs d'Ivujuvik.

À l'heure actuelle, les caribous se retrouvent en très grand nombre à la hauteur même de la nouvelle piste d'atterrissage, alors que le poisson est surtout pêché dans les lacs situés au nord de la piste (dont le lac Tasiapik) et tout le long de la rivière Povungnituk (plan 3). Les oies sont généralement chassées de l'autre côté de la rivière lorsque les glaces le permettent, sinon elles sont chassées à l'extrémité est du village, tout près de la rivière. Il existe aussi des abris pour attendre les oies à moins d'un kilomètre à l'ouest du village.

Bien qu'on chasse moins souvent le phoque qu'autrefois, celui-ci peut être chassé à l'embouchure de la rivière, quoique les Inuit aiment bien se rendre à l'embouchure de la baie de Povungnituk pour guetter ce mammifère marin (surtout au niveau de "Northkopak Island" et de la Pointe Dufrost) (figure 4.3.). Le phoque peut être abattu au "trou de respiration" ou dans une étendue d'eau non gelée.

Si le caribou peut être chassé en toute période de l'année, il en va tout autrement pour les autres animaux. En effet les renards sont capturés généralement l'automne et l'hiver (pour la qualité de leur fourrure); les lagopèdes sont surtout chassés l'automne et le printemps; les oies et les bernaches canadiennes sont attendues avec impatience le printemps et l'automne; la chasse aux phoques se pratique surtout l'automne et l'hiver; alors que la chasse aux bélugas et aux morses se fait surtout à l'automne. Quant à la pêche on peut la pratiquer toutes les saisons pour le touladi et le grand corégone. L'omble chevalier se pêche surtout le printemps et l'automne. Les prises dans les lacs et les rivières se font surtout au filet, quoique plusieurs Inuit aiment bien se rendre à la rivière au début de l'été pour taquiner le poisson avec leur moulinet.



#### 4.2.2.2 MAMMIFÈRES TERRESTRES

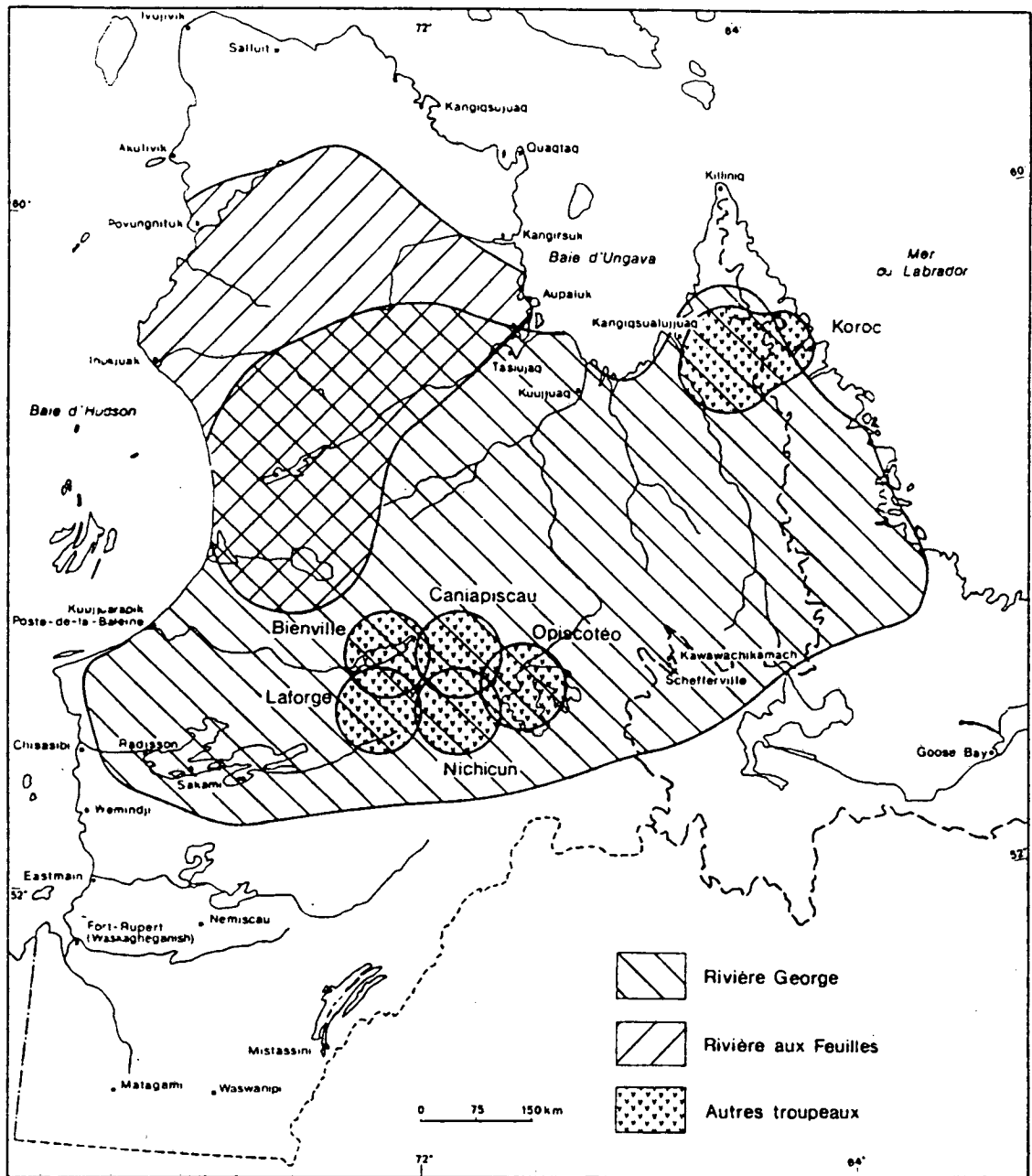
##### LE CARIBOU

Le Nunavik abrite deux troupeaux majeurs de caribous, connus sous le nom de troupeau de la rivière George et troupeau de la rivière aux Feuilles, ainsi que plusieurs petits troupeaux d'importance secondaire, comme ceux de la rivière Koroc ou des lacs Bienville, Caniapiscaw ou Opiscotéo (Figure 4.4.). Les troupeaux se différencient les uns des autres par l'utilisation d'aires de vèlage distinctes.

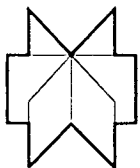
Le nombre de bêtes du troupeau de la George était estimé en 1988 à 682 000 plus ou moins 36 %. Le troupeau de la rivière aux Feuilles comptait quant à lui 106 000 têtes plus ou moins 11 % en 1986 (Serge Couturier, MLCP, comm.pers., 1990). Les caribous fréquentant la région de Povungnituk appartiennent au troupeau de la rivière aux Feuilles. Les terrains de vèlage connus pour ce troupeau par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche sont indiquées à la figure 4.5. L'aire de vèlage est située à plus de 300 kilomètres au sud-est du village. Le MLCP a constaté qu'elle s'étend progressivement vers le nord et qu'il est possible qu'elle rejoigne éventuellement l'aire historique de vèlage connue depuis 1880.

Les déplacements des animaux à l'intérieur de l'aire de répartition du troupeau de la rivière aux Feuilles sont mal connus. En été, les observations indiquent que les animaux remontent vers le nord pour se disperser entre les 56e et 60e parallèles, de la baie d'Hudson à la baie d'Ungava. En hiver, le troupeau de la rivière aux Feuilles se joint à celui de la George entre le 56e et le 58e parallèle. Il est probable que l'on puisse rencontrer du caribou en nombre significatif à Povungnituk de juillet à octobre, de même que des groupes isolés en hiver (Serge Couturier, MLCP, comm.pers., 1990).

Lors des travaux de terrain de septembre 1984 et septembre 1988, des carcasses d'animaux fraîchement abattus ont été observés dans le village. En outre, de nombreuses pistes formant un véritable sentier ont été observées dans une petite vallée située à environ 1,5 kilomètre au nord du village. Cette vallée sera coupée par l'implantation de l'emplacement retenu pour la piste d'atterrissage.



Source: MLCP, 1987



Aires de répartition des troupeaux  
nordiques de caribous au Québec

Figure 4.4

On retrouvera au plan 3 la localisation de l'axe de déplacement du caribou dans cette vallée de même qu'un deuxième axe identifié par la population lors de nos consultations.

#### AUTRES MAMMIFÈRES TERRESTRES

Les autres mammifères terrestres les plus susceptibles d'être observés dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de Povungnituk sont:

Belette pygmée	<u>Mustela nivalis</u>
Campagnol des champs	<u>Microtus pennsylvanicus</u>
Campagnol-lemming boréal	<u>Synaptomys borealis</u>
Hermine	<u>Mustela ermina</u>
Lemming d'Ungava	<u>Dicrostonyx hudsonius</u>
Lièvre arctique	<u>Lepus arcticus</u>
Loup	<u>Canis lupus</u>
Loutre de rivière	<u>Lutra canadensis</u>
Renard arctique	<u>Alopex lagopus</u>
Renard roux	<u>Vulpes vulpes</u>

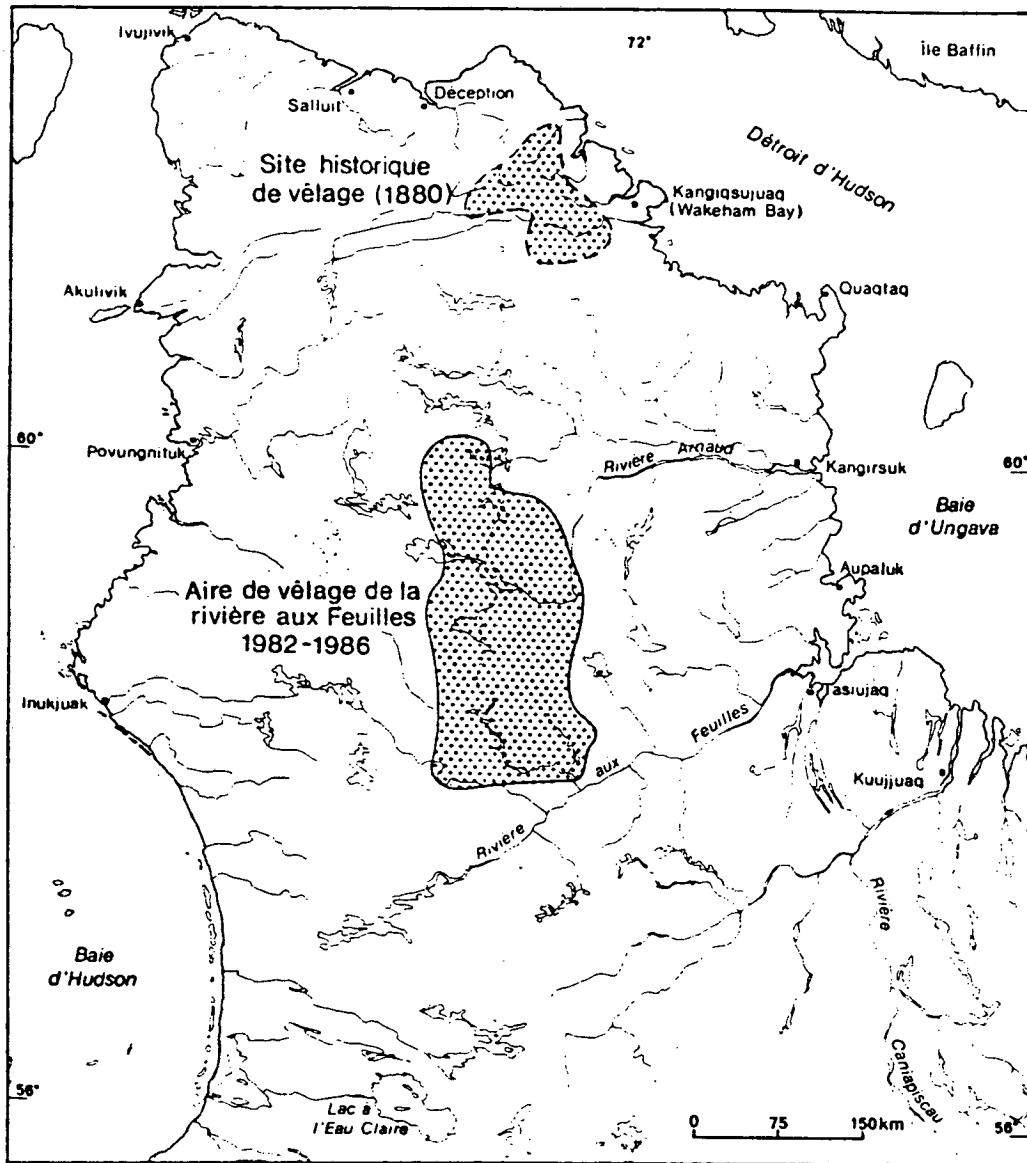
On ne rencontre parmi les autres mammifères terrestres aucune espèce faisant l'objet d'un enjeu environnemental, que ce soit par sa rareté, sa distribution ou son importance particulière pour la communauté dans le contexte spécifique du projet.

#### 4.2.2.3 MAMMIFÈRES MARINS

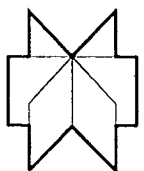
Les mammifères marins les plus susceptibles d'être rencontrés dans la région de Povungnituk sont:

Béluga	<u>Delphinapterus leucas</u>
Ours blanc	<u>Ursus maritimus</u>
Phoque annelé	<u>Phoca hispida</u>
Phoque barbu	<u>Erignathus barbatus</u>
Phoque du Groenland	<u>Phoca groenlandica</u>

Le béluga ne fréquente pas l'estuaire de la rivière Povungnituk. On ne le rencontre qu'au moment des migrations. Rappelons que sur la côte est de la baie d'Hudson, les bélugas utilisent au printemps les estuaires des rivières Nastapoka et Petite rivière de la Baleine, tous deux situés au sud de Povungnituk. L'ours blanc n'est quant à lui présent que de façon occasionnelle.



Source: MLCP, 1987



Localisation des aires de vêlage du troupeau de la rivière aux Feuilles

Figure 4.5

Dans le contexte spécifique du projet, les phoques représentent donc les seuls mammifères marins pouvant se qualifier à titre d'enjeu environnemental.

#### 4.2.2.4 POISSONS

Les espèces d'intérêt présentes dans la région de Povungnituk sont:

Grand brochet	<u>Esox lucius</u>
Grand corégone	<u>Coregonus clupeaformis</u>
Ombre chevalier	<u>Salvelinus alpinus</u>
Ombre de fontaine	<u>Salvelinus fontinalis</u>
Touladi	<u>Salvelinus namaycuch</u>
Chabot de profondeur	<u>Myoxocephalus quadricornis</u>
Chaboisseau à épines courtes	<u>Myoxocephalus scorpius</u>
Chaboisseau arctique	<u>Myoxocephalus scorpioïdes</u>
Morue de roche	<u>Gadus ogac</u>

Les quatre dernières sont associées au milieu marin, tandis que le grand brochet n'a pas été mentionné par la population. Le corégone et les espèces appartenant au genre Salvelinus sont les principales espèces représentant un enjeu environnemental dans le cadre du présent projet.

L'ombre chevalier constitue le trait marquant de la faune piscicole de la rivière Povungnituk. Aucune donnée scientifique n'est disponible sur les stocks de cette rivière (Louis Roy, MLCP, comm. pers.). Le MLCP prévoit y faire ses premières études en 1990. On peut toutefois émettre l'hypothèse qu'au moins une partie des stocks d'ombre chevalier de Povungnituk est de type anadrome et qu'il utilise l'estuaire comme aire d'alimentation. Pour fins de comparaison, signalons que les populations anadromes de la baie d'Ungava commencent habituellement leur remontée vers la mi-août, le pic étant atteint début septembre. La fraye a lieu vers la fin septembre, préférablement en zone d'eau vive sur des fonds graveleux. Nous avons relevé de tels fonds à l'extrémité est de la zone d'étude, sans pouvoir confirmer leur utilisation.

#### 4.2.2.5 OISEAUX

Le tableau 4.4 énumère une quarantaine d'espèces qu'il est possible d'observer dans la région de Povungnituk. Le village se situe dans la portion nord d'une aire désignée d'intérêt faunique par le Service canadien de la Faune parce qu'elle

constitue une aire privilégiée pour la nidification de la bernache du Canada et la seule aire connue au Québec de nidification du cygne siffleur. Cette aire immense s'étend environ du 59ième au 61ième parrallèle, et du 76ième au 78ième méridien.

Dans le cadre spécifique du présent projet, la bernache du Canada, la petite oie blanche et les oiseaux fréquentant les dépotoirs, constituent les espèces représentant un enjeu environnemental.

Tel qu'illustré à la figure 4.6., Povungnituk se situe dans l'axe d'un corridor important de migration de la sauvagine canadienne. Nos observations lors des visites de terrain effectuées en septembre confirment la présence de voiliers à longueur de journée. Des individus au repos ont également été observés sur les lacs et les mares à l'extrémité est de l'aire d'étude. Des crottins de lagopède ont également été trouvés, surtout dans la partie est de l'aire d'étude.

Les dépotoirs ont également été visités afin d'en déterminer la fréquentation par les oiseaux. Malheureusement, la période (septembre) se prêtait mal à un inventaire représentatif de la situation. Un seul individu, un goéland bourgmestre, a pu être observé. Les représentants d'Air Inuit et les pilotes de cette même compagnie s'entendent pour dire qu'en ce moment, les oiseaux ne constituent pas un danger réel pour la sécurité aérienne quoique, selon un ancien pilote, il semblerait que les dépotoirs de Povungnituk attirent les oiseaux en grande quantité (Claude Blais, Transports Canada, comm. pers., 1990). En l'absence de données scientifiques, on ne peut juger définitivement de l'importance du péril aviaire à Povungnituk.

**TABLEAU 4.4 LISTE DES OISEAUX RENCONTRÉS DANS LA RÉGION DE POVUNGNITUK**

---

Aigle doré	Grand corbeau
Alouette cornue	Guillemot noir
Bécasseau semi-palmé	Harfang des neiges
Bec-scie à poitrine rousse	Huard à collier
Bernache du Canada	Huard à gorge rousse
Bernache cravant	Labbe à longue queue
Bruant des neiges	Labbe parasite
Bruant lapon	Labbe pomarin
Buse pattue	Lagopède des rochers
Canard kakawi	Lagopède des saules
Canard pilet	Mergule nain
Courlis corlieu	Oie blanche
Cygne siffleur	Phalarope hyperboré
Eider commun	Pinson des prés
Gerfaut	Pipit commun
Goéland bourgmestre	Sizerin à tête rouge
Goéland argenté	Pluvier à collier
Grand chevalier à pattes jaunes	Sterne arctique

---

Source: Dryade 1982

Même si nous retrouvons tout au long de l'année des oiseaux autour du village, c'est surtout entre le début du printemps et la fin de l'automne qu'ils deviennent plus nombreux avec les passages des oiseaux migrateurs. Aux dires des aînés du village, leur nombre semble avoir diminué avec les années. Les aînés du village affirment également que les goélands que se tiennent surtout autour des dépotoirs et dans les lacs de chaque côté de la piste ne se déplacent qu'occasionnellement d'un lac à l'autre, et qu'ils ont tendance à s'enfuir en direction opposée dès qu'ils entendent le bruit des moteurs des avions. Cependant, dès que les goélands n'entendent plus de bruit ils ont tendance à revenir là où ils étaient avant d'avoir été dérangés.

#### 4.3 MILIEU HUMAIN

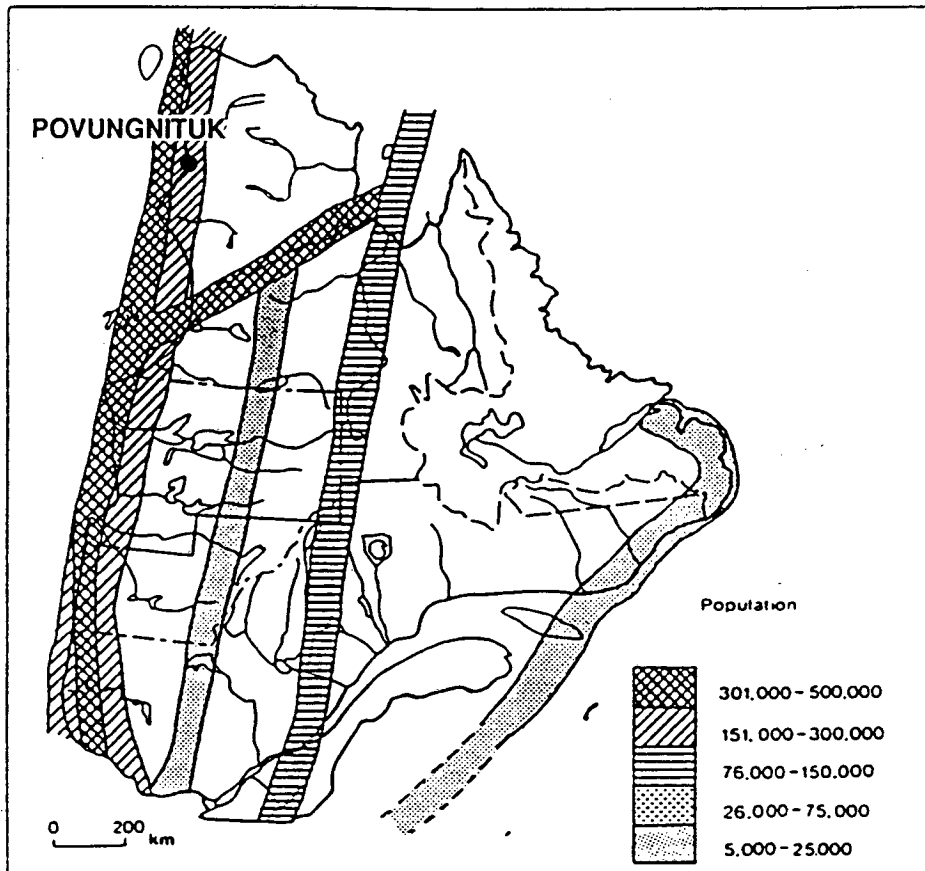
---

Après avoir consulté la documentation qui est pertinente à l'étude, contacté les personnes ou organismes qui sont impliqués, ou pas, dans le projet, et après avoir recueilli des données d'ordre technique, environnemental, social et culturel un questionnaire permettant de prévoir le contexte éventuel des impacts (positifs, négatifs) sur la communauté de Povungnituk a été préparé. Les questions qui ont été construites visaient surtout à intégrer les connaissances et éléments d'analyse des gens de la communauté, c'est-à-dire:

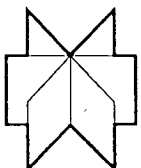
- s'assurer de l'acceptation du projet;
- s'assurer de l'acceptation du site choisi pour le nouvel aéroport;
- recueillir des données sur le milieu physique susceptible d'expliquer ce choix;
- déterminer les répercussions du projet sur le milieu biophysique;
- déterminer les répercussions du projet sur les activités traditionnelles, récréatives;
- recueillir les commentaires relatifs aux craintes exprimées sur les questions de santé et de sécurité;
- recueillir les commentaires sur la perception de l'intégration de l'ouvrage dans l'espace et la valeur accordée à la préservation du milieu.

Le travail sur le terrain consiste à compléter, grâce au questionnaire, les données nécessaires à la description du milieu et, ultérieurement, à l'identification et à l'évaluation des impacts. Toutefois, bien avant que ne débute cette étape de la recherche nous avons dû informer la Corporation du Village Nordique de Povungnituk (CVNP) des objectifs d'une telle étude d'impact:





Source: MLCP, cité dans Pluram, 1989



Principaux corridors migratoires de la sauvagine

Figure 4.6

- 13 octobre 1989: lettre (par bélino) au conseil municipal dans le but de le renseigner sur le contenu habituel d'une étude d'impact. Une première rencontre avec le conseil est convenue pour la mi-novembre.
- 22 novembre 1989: réunion avec le conseil municipal afin de discuter de la méthode à adopter pour susciter la participation de la population, pour susciter la réflexion et pour mettre à contribution les idées des gens de Povungnituk.

Le 30 novembre 1989: début de l'enquête sur le terrain. Lors de la réunion du 22 novembre, réunion qui a été tenue à Povungnituk (1er voyage), il a été convenu que le questionnaire pouvait s'avérer l'outil idéal pour notre quête d'information. Afin d'être en mesure de rejoindre le plus grand nombre de personnes possible, les conseillers municipaux ont suggéré au responsable de l'enquête sociale et culturelle de profiter de l'assistance d'un interprète inuit (assistant-interviewer). Cette personne nous a donc assisté tout au long de la période de quête de données et elle s'est avérée une source d'information non-négligeable puisqu'elle était souvent en mesure de nous expliquer très clairement comment ont pu être construites les attitudes de la population à l'égard des infrastructures aéroportuaires proposées.

Au cours de cette même réunion (22 novembre) il a été également convenu que les comités locaux ou les organisations locales pouvaient s'avérer des sources d'information intéressantes. Les personnes qui composent ces comités ou ces organisations ont généralement été élues et elles sont habilitées à répondre au nom de la population. Comme ces personnes sont aussi conscientes des opinions de chacun, elles peuvent donc émettre des commentaires qui sont représentatifs des attitudes de la collectivité. Au cours de notre travail sur le terrain nous avons donc rencontré la majorité des comités ou organisations de Povungnituk:

- Conseil municipal (30 novembre et 7 décembre)
- Travailleurs communautaires (1er décembre)
- Elèves du secondaire anglais (1er décembre)
- Compagnie de la Baie d'Hudson (4 décembre)
- Comité d'école (4 décembre et 7 décembre)
- Elèves du secondaire français (5 décembre)
- Comité de l'église anglicane (6 décembre)
- Association de femmes (7 décembre)
- Aînés (8 décembre)
- Comité de chasseurs (13 décembre)
- Coopérative locale (13 décembre)

- Comité de santé (14 décembre)

Les réunions que nous avons eues avec ces comités ou ces organisations pouvaient durer entre une heure et cinq heures. Si on fait exception des élèves du secondaire (environ 100 élèves ont assisté à la présentation du film-vidéo QAQAVINIRQ "Là où il y a déjà eu une montagne", film qui relate les différentes étapes de construction dont une piste d'atterrissage dans le Nord), plus de 43 adultes (dont 20 femmes) ont participé aux diverses réunions qui ont été tenues à Povungnituk au début du mois de décembre 1989. Ce sont:

Alacie Alasuaq	Lizzie Amamatuak
Levi Amarualik	Alashuak Amittuk
Lucy Angiyou	Adamie Angiyou
Paulusi Angiyou	Tivi Angutigirk
Johnny Angutiguluk	Qumaluk Iqiquq
Joe Ittukalak	Rebecca Ivilla
Paulusi Kanayuk	Allie Kanayuk
Eli Kenuajuak	Aipilie Kenuajuak
Lydia Koperqualuk	Isa Koperqualuk
Riley Luuku	Minnie Mochon
Abraham Niaquq	Allie Novalinga
Viola Novalinga	Nellie Nungak
Annie Putugu	Nellie Putugu
Leela Qalingo	Alasuak Qinuajuak
Eva Qinuajuak	Leah Qinuajuak
Tamusi Qumak	Akinisie Qumaluk
Simonie Sivuarapik	Thomassie Sivuarapik
Aisara Tukalak	Winnie Tukalak
Allalak Tullaugak	Josie Tullaugak
Mattiusi Tullugak	Talasia Tulugak
Annie Uqaittuq	Moses Uqaittuq
Sarah Uqaittuq	

Ces personnes ne sont toutefois pas les seules à avoir participé à l'enquête puisque nous avons également rencontré, aussi bien à Montréal, Québec, Ivujivik, Kuujjuaraapik, qu'à Povungnituk des représentants de la FCNQ, de la compagnie Air Inuit, du ministère de la main d'oeuvre et de la sécurité du revenu du Québec, du Centre d'Emploi et d'Immigration Canada et du ministère des Transports du Québec. Tous ces ministères ou ces organisations sont concernées par la période d'exploitation du "Programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques". C'est la raison pour laquelle nous avons cru bon de les consulter afin d'avoir accès à des informations privilégiées, à un relevé des principaux précédents rencontrés dans le cadre des autres projets aéroportuaires, à un relevé des principales pratiques et dispositions prises sur différents points par le ministère des Transports et par les entrepreneurs

et à un relevé des principales réactions dans les villages (attentes, craintes, mesures mises de l'avant, etc.).

Les pages qui suivent présentent les principales composantes qui structurent l'espace vécu des Inuit qui demeurent à Povungnituk. Nous nous intéresserons aux différents services qui sont offerts à la population locale, à la situation socio-économique du village, aux différents comités qui s'impliquent au sein de la vie communautaire, aux diverses activités sociales ou récréatives qu'on y pratique, au maintien d'une certaine économie de subsistance, ainsi qu'aux différents problèmes sociaux qui apparaissent généralement dès que le processus de sédentarisation est enclenché. Mais tout d'abord attardons-nous à bien comprendre la situation démographique de Povungnituk.

#### 4.3.1 APERCU DÉMOGRAPHIQUE

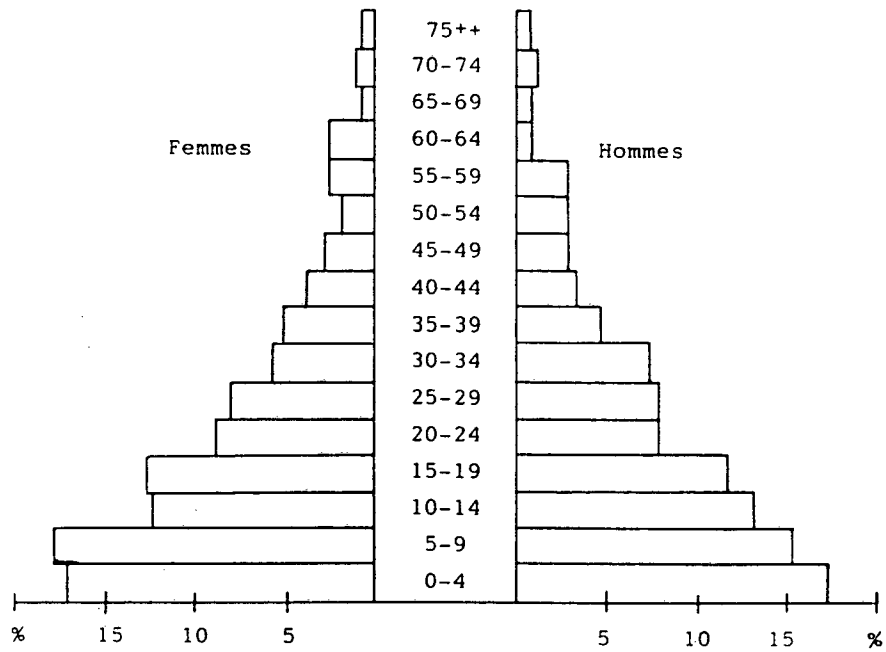
Le premier janvier 1989 la population inuit totale de Povungnituk était de 915 personnes. À ce nombre nous pouvons ajouter entre 125 et 150 Qallunaat (allochtones) qui se sont établis en permanence dans le village, ou qui y ont migré afin de combler les nombreux emplois offerts à ceux-ci par les différentes organisations (exemple: école, centre hospitalier, etc.).

La population inuit de Povungnituk a augmenté de 23 % au cours des 10 dernières années (en 1979, il y avait 741 Inuit). Plus de 46 % de sa population a moins de 15 ans, comparativement à 21 % pour la population de la province de Québec. Seulement 4 % de sa population a plus de 60 ans, comparativement à 14 % pour l'ensemble du Québec (voir tableau 4.5). Les pyramides des âges (figure 4.7) nous donnent un aperçu de l'importance des différentes classes d'âge.

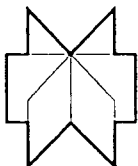
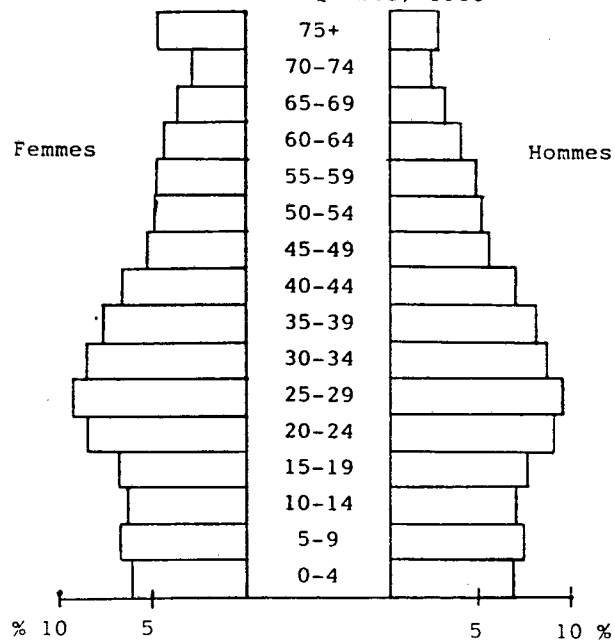
**TABLEAU 4.5 DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES COMPARATIVES ENTRE LE VILLAGE DE POVUNGNITUK ET LE QUÉBEC**

	Hommes		Femmes		Total	
	POV	QUE	POV	QUE	POV	QUE
14 ans et moins	.46	.21	.46	.20	.46	.21
15 ans et plus	.54	.79	.54	.80	.54	.79
18 ans et plus	.45	.74	.45	.76	.45	.75
60 ans et plus	.03	.12	.04	.16	.04	.14

Povungnituk, 1er janvier 1989



Province de Québec, 1986



Pyramide d'âge au 1<sup>er</sup> janvier 1989

Figure 4.7

#### 4.3.2 LES COMMERCE ET LES SERVICES

L'économie du Nunavik se caractérise par la croissance du secteur public et para-public et par le développement du commerce des biens et services. Suite à la signature de la Convention de la Baie James et du Nord Québécois un important déplacement des activités des organismes gouvernementaux s'est opéré au profit des organismes autochtones régionaux et locaux. Ces derniers sont les principaux employeurs de la région.

Les bouleversements sociaux, économiques, culturels et politiques des dernières décennies ont provoqué l'apparition d'un certain nombre de besoins que la tradition et les anciennes structures de solidarité (surtout fondées sur la parenté et sur l'appartenance à un clan) ne pouvaient plus satisfaire. Les appareils étatiques ont occupé pendant un certain temps ces champs d'indétermination et, au cours des années soixante-dix, les organismes locaux et régionaux ont pris la relève. Au nom de l'équité on prétendra offrir sur place des services comparables à ce qui est disponible, disons à Montréal, et au nom de l'adaptation on pourra justifier par ailleurs bien des écarts aux normes et à la rigueur administrative qui ne tiennent pas compte des besoins du milieu.

##### 4.3.2.1 CONSEIL MUNICIPAL ET SERVICES MUNICIPAUX

Au début des années soixante les Inuit de Povungnituk se sont dotés des pouvoirs d'un conseil communautaire, mais ce n'est que fort récemment (2 septembre 1989) que la Corporation du Village Nordique de Povungnituk (C.V.N.P.) a réellement pris naissance (maire et conseillers municipaux). Les conseils communautaires ou les nouveaux conseils municipaux qui se sont succédés avaient tous la responsabilité de gérer les affaires locales et de voir à la qualité de vie de la communauté. Même si la population de Povungnituk a refusé de signer la C.B.J.N.Q. elle bénéficie quand même des mêmes services gouvernementaux que les autres localités du Nunavik, tels que, par exemple: logement, électricité, école, services de santé, services sociaux. Le conseil municipal reçoit également les mêmes subventions destinées entre autres aux services municipaux. Le village bénéficie aussi des mêmes programmes de rattrapage et il essaie de retirer les meilleurs avantages possibles de l'Entente.

Le budget total annuel (1988) de la municipalité de Povungnituk frise les deux millions de dollars, alors que celui du logement atteint presque trois millions de dollars et celui du Comité d'aide aux chasseurs et pêcheurs (H.S.P.) atteint presque

\$ 150 000. Toutes ces sommes sont utilisées pour l'administration des différents services qui sont offerts à la population locale, pour l'opération des services locaux, pour la maintenance ou encore pour l'achat d'équipement. Nous ne devons pas oublier que la communauté de Povungnituk regroupait en 1988 plus de 264 bâtiments (Centre hospitalier, Commission scolaire Kativik, Société immobilière du Québec, Société d'habitation du Québec, Fédération des coopératives du Nouveau-Québec, Bell Canada, Telesat Canada, coopérative de Povungnituk, Compagnie de la Baie d'Hudson, Hydro-Québec, Air Inuit, mission catholique, Eglise anglicane, et divers autres bâtiments privés) et que 69 % (183) de ceux-ci étaient des logements subventionnés par le ministère des Affaires municipales.

Comme dans n'importe quelle ville du Sud, des services municipaux sont maintenant offerts à la population locale et comme dans n'importe quelle ville du Sud ces services sont facturés à ceux qui en profitent. Tous les individus ou organismes qui possèdent quelque bâtiment que ce soit doivent payer annuellement leurs taxes municipales: livraison d'eau potable, collecte des ordures ménagères, collecte des eaux usées, administration. Pour un individu ou un organisme qui ne nécessite aucun de ces services municipaux seule la taxe administrative lui est imposée (utilisation d'un lot, entretien des rues).

À Povungnituk il n'existe aucun système d'aqueduc. L'eau potable, puisée à une rivière avoisinante (plan 5), est livrée par camion citerne et entreposée dans un réservoir d'alimentation dans chaque maison. La livraison se fait quelque fois par semaine selon les besoins. La population est obligée de nettoyer son réservoir d'eau une fois par mois sinon le service de livraison peut être interrompu. Pour les maisons dites "sans eau courante" (45 / 183 à la fin de l'automne 1989), un système de toilette sèche ("honey bucket") est en usage et les eaux usées en provenance de la cuisine sont déversées directement à l'extérieur des maisons. Les sacs en plastique qui sont utilisés dans les toilettes sèches ("honey bags") sont ramassés généralement une fois la semaine et sont détruits (brûlés) ou recouverts dans le dépotoir municipal.

Les unités d'habitation neuves ou rénovées (avec eau courante) sont dotées d'un système de plomberie en circuit fermé qui est relié au réservoir d'eau potable et à celui des eaux usées de la maison. Les eaux usées sont recueillies aussi souvent que le besoin s'en fait sentir (aussi souvent que la livraison d'eau, c'est-à-dire quelque fois par semaine) et sont déversées dans un bassin naturel situé à l'extérieur du village (plan 5). Les

déchets solides sont également ramassés régulièrement et sont brûlés au dépotoir.

Plusieurs véhicules sont utilisés pour assurer ces divers services essentiels, pour assurer l'entretien des voies de circulation ou encore les services de protection contre les incendies (tableau 4.6.). La municipalité possède trois garages pour entreposer ces différents véhicules.

Le conseil municipal a également un rôle traditionnel dans l'administration de la justice. Selon Bouchard et Pelletier (1986) il a toujours coulé de source que le conseil municipal soit l'instance reconnue des villageois pour entendre et trancher nombre de litiges relatifs tant à la délinquance, à la violence, aux cas de viol, aux problèmes familiaux, aux infractions diverses, à la consommation d'alcool et de drogue, à une certaine éthique de chasse et pêche, qu'aux relations avec la population allochtone et les ouvriers du Sud qui travaillent sur les chantiers de construction. Ainsi depuis plusieurs années, et principalement avant l'implantation en 1982 du Centre des services sociaux, le conseil communautaire a été saisi de la plupart des litiges et causes sociales et familiales. Le conseil consulte encore quelques autres leaders du village pour entériner certaines de ses décisions. Cette question sera plus longuement abordée au paragraphe 4.3.6.

#### 4.3.2.2 COOPÉRATIVE LOCALE

Le 21 mars 1960 nous assistons à l'incorporation de la coopérative locale de Povungnituk. Cette coopérative jouera pendant un certain temps le rôle de conseil communautaire. Aujourd'hui, la coopérative opère simultanément un magasin général (épicerie, quincaillerie, vêtements, armes, meubles, motoneiges), un hôtel, un atelier de gravure et de sculpture, et un autre de couture, en plus de vendre du carburant. En 1989, la coopérative prévoit atteindre un chiffre d'affaires de plus de quatre millions et cette somme pourrait s'avérer bien plus importante si les différents employeurs du village (centre hospitalier et commission scolaire) n'accordaient pas à leurs employés allochtones des allocations de voyage ou de transport de nourriture.



## 4.6 Liste de l'équipement municipal

---

- |   |  |
|---|--|
| 1. WATER TRUCK<br>F-700 4X4<br>1FDNF77HIEVA57404<br>370 4V 1984   | 9. FIRE TRUCK<br>F-800 DIESEL<br>1FDPT84A2HVA39027<br>1987 |
| 2. WATER TRUCK<br>F-700 4X4<br>1FDNF77H8FV54209<br>370 4V 1985    | 10. FORD TEMPO<br>1 FABP3956HKI88006<br>1987               |
| 3. WATER TRUCK<br>F-700 4X4<br>1FDNF77H7FVA54220<br>370 4V 1986   | 11. GMC 06/89<br>1GTHV33K8KF701517<br>GREW-CAB TRUCK       |
| 4. SEWAGE TRUCK<br>F-700 4X4<br>1FDNF77HICVA50790<br>370 2V 1982  | 12. GMC 3500 11/89<br>AGDHV34KOKJ504199                    |
| 5. SEWAGE TRUCK<br>F-700 4X4<br>1FDNF77H7FVA54203<br>370 4V 1985  | 13. 50 CUSTOM POWER RAM<br>JB7FK24EFP601081<br>1984        |
| 6. GARBAGE TRUCK<br>F-700 4X4<br>1FDNF77H9FVA54221<br>370 4V 1985 | 14. FRONT END LOADER<br>544BB 309636T<br>JOHN DEERE        |
| 7. DUMP TRUCK<br>F-700 4X2<br>1FDNF77H8HVA44640<br>370 4V 1987    | 15. FRONT END LOADER<br>544D<br>JHON DEERE                 |
| 8. DUMP TRUCK<br>F-800 4X2<br>1FDPF82KIJVA44888<br>429 4V 1988    |  |

Ces primes d'éloignement, de vie chère, ces bénéfices marginaux, ou ces avantages consentis par l'employeur enlèvent un marché non négligeable aux commerces locaux, qui ne peuvent profiter pleinement du pouvoir d'achat d'une part des salariés de l'Arctique. Cette situation pourrait être expliquée ainsi: comme l'indice comparatif des prix permet de mettre en évidence un écart d'environ 40 % entre les prix de Montréal et ceux du Québec arctique pour se procurer une même gamme de produit (Duhaime, 1987) la plupart des Qallunaat (allochtones) qui travaillent à Povungnituk font régulièrement leurs commandes d'épicerie à Montréal, ou ailleurs dans le sud de la province, par téléphone ou par béliño, et laissent à leurs employeurs le soin de défrayer les frais de transport de la nourriture. En agissant ainsi chaque employé paie son panier d'épicerie le même prix qu'il aurait payé s'il demeurait dans le Sud.

Si les Qallunaat ne s'approvisionnent pas à la coopérative locale ou au magasin général La Baie, les Inuit, par contre, n'ont plus souvent qu'autrement pas le choix. Malgré des salaires nettement moins élevés que ceux qui sont consentis aux travailleurs de passage, les Inuit doivent néanmoins s'accommoder des prix qui leur sont demandés. Et eux aussi ils devront subir très prochainement les retombées de la nouvelle Taxe sur les Produits et Services (TPS) et une possible réduction des subventions qui sont accordées à la Société canadienne des postes, subventions, rappelons-nous, qui visent à amoindrir le coût de transport des denrées périssables.

#### 4.3.2.3 LA BAIE

La Baie offre sous un même toit une gamme de produits variés tels qu'épicerie, quincaillerie, armes, vêtements, meubles, motoneiges et autres articles. Ce magasin général demeure l'unique concurrent local de la coopérative (ventes annuelles au détail d'environ \$ 350 000) et il vit les mêmes problèmes que son compétiteur: éloignement géographique, climat incertain, non-fiabilité du transporteur aérien, pertes de denrées périssables (fruits et légumes surtout). Tout comme son concurrent le magasin La Baie aurait aimé que la nouvelle piste en soit une de 6 000 pieds; de cette façon ses pertes auraient été réduites au minimum (elles ont été de \$ 18 000 en 1988: produits avariés à leur arrivée à Povungnituk). En 1983 le magasin La Baie de Povungnituk décrochait le titre de meilleur vendeur par catalogue de tout l'Arctique canadien.

#### 4.3.2.4 ÉGLISES

C'est à compter du milieu du siècle dernier que les premiers missionnaires se sont installés dans la région de la baie James, pour plus tard visiter les territoires inuit. Une mission anglicane s'est installée à Povungnituk en 1958. La majorité des Inuit sont de confession anglicane. Introduisant l'écriture syllabique et traduisant la bible en inuktitut ces missionnaires ont donc évangélisé les Inuit dans leur langue maternelle. La plupart des ministres anglicans du Nord sont maintenant des Inuit.

Quelques missions catholiques ont également été implantées dans le Nord québécois à compter de 1871, mais elles furent, en général, peu populaires. En 1956 une mission catholique s'établit à Povungnituk et dès 1957 le père Steinman s'occupe de l'école et aide les Inuit à développer leur mouvement coopératif.

Dans le village nous retrouvons en ce moment une petite chapelle catholique, qui est visitée occasionnellement par un missionnaire itinérant, et un temple anglican qui est dirigé par un ministre et un catéchiste. Depuis quelques années l'Eglise pentecôtiste semble avoir gagné en popularité auprès des Inuit du village.

#### 4.3.2.5 SERVICES DE SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX

Le Centre Hospitalier de la Baie d'Hudson (C.H.B.H.) qui est situé à Povungnituk est un établissement moderne (en opération depuis 1986) qui est doté de 25 lits d'hospitalisation et de tous les services connexes essentiels au fonctionnement d'un petit hôpital général tels que radiologie, laboratoire, pharmacie, salle d'opération. On y prodigue des soins médicaux et dentaires en externe et en interne. Y sont admises des femmes qui viennent pour accoucher (trois sages-femmes allochtones et trois sages-femmes inuit les assistent), ainsi que des adultes et des enfants nécessitant des soins hospitaliers non spécialisés. Dix lits sont réservés à des malades chroniques. Le centre hospitalier Innuulisivik est responsable de tout le territoire de l'Hudson.

Les services sociaux offerts au niveau de l'établissement comprennent l'application de la Loi de Protection de la jeunesse, l'application des règlements pour l'adoption, l'assistance aux vieillards, la coordination du service de

maintien à domicile pour les vieillards et les handicapés, l'intervention en cas de crise et les services aux patients souffrant de troubles mentaux. Les travailleurs sociaux allochtones supervisent le travail des travailleurs communautaires inuit du village.

#### 4.3.2.6 ÉCOLE

En ce moment l'école de Povungnituk accueille 356 élèves. Ces élèves poursuivent leurs cours soit en inuktitut, soit en français, ou soit en anglais. Les niveaux d'enseignement couvrent la maternelle, le primaire et le secondaire.

#### 4.3.2.7 AUTRES SERVICES

Plusieurs autres services sont offerts à la population locale tels que dépanneurs, livraison d'huile et d'essence, électricité, téléphone, télévision, radio, service aérien, desserte maritime.

Des dépanneurs proposent à la population des produits (généralement du "junk food" ou des cigarettes) après les heures de fermeture de la coopérative locale et du magasin La Baie. Ces dépanneurs se retrouvent entre autre à la station radiophonique locale (F.M.) et à la salle de billard.

La Société d'Habitation du Québec (SHQ) défraie le coût de l'huile à chauffage des maisons subventionnées (\$ 0.72 le litre). La FCNQ, qui a acquis les infrastructures qui étaient déjà en place et qui appartenaient à la compagnie Shell, assure la livraison aux divers bâtiments du village. En moyenne chaque maison consomme environ 5 520 litres d'huile par année.

Hydro-Québec produit toute l'énergie à partir d'une centrale thermique alimentée au mazout. Comme la vente des timbres, la vente d'énergie produite ne couvre qu'une partie des frais engagés (environ 20 %). La cause de cette situation est, ici encore, l'obligation de maintenir des tarifs uniformes sur l'ensemble du territoire que dessert cette société d'Etat. Ce n'est qu'au début des années 1980 que la communauté de Povungnituk a accueilli la télévision. Aujourd'hui quatre stations sont captées: Radio-Canada, CBC North, TVA et une station de Détroit (E.U.). Povungnituk capte également les émissions radiophoniques de CBC-North en provenance d'Iqaluit, Salluit, Kuujuaq et Montréal. La radio locale (F.M.) comble

les vides entre les bulletins de nouvelles et anime les soirées locales. Les émissions radiophoniques débutent à 7:30 AM et se terminent vers 11:00 PM.

Le téléphone et la radio communautaire servent de moyen de communication dans le village. Les appels téléphoniques interurbains sont possibles grâce à Telesat Canada (le satellite Anik assure les connections téléphoniques à partir d'Ottawa).

La desserte maritime ("sea lift") est possible à partir du mois de juillet jusqu'au mois de septembre. Cinq à six navires jettent l'ancre à tous les étés tout près du village. Le village de Povungnituk ne possède pas encore d'infrastructures portuaires. Tant et aussi longtemps que les tarifs exigés pour le transport des marchandises demeureront inchangés, les compagnies et les différentes organisations continueront à employer le bateau, au détriment de l'avion, pour le transport de leurs marchandises.

Le service aérien est actuellement offert sur une base régulière (au moins six jours par semaine) et il permet à la population des différents villages de se déplacer en tout temps de l'année, lorsque la température le permet. La compagnie aérienne Air Inuit s'occupe également de l'acheminement du fret dans chacun des villages. Étant donné la distance qui sépare les villages du Nunavik il est bien évident qu'aucun autre moyen de transport ne peut concurrencer l'avion. Les liaisons les plus populaires (entrées ou sorties) sont Povungnituk / Akulivik et Povungnituk / Inukjuak. Les liens politiques qui existent entre les villages de Povungnituk, d'Ivujivik et de Salluit provoquent également des échanges importants entre ces communautés. On ne doit cependant pas oublier qu'étant donné que le C.H.B.H. assure les services de santé de 2e ligne pour la côte de l'Hudson plusieurs patients sont acheminés vers Povungnituk, soit par des vols réguliers, ou soit par évacuations médicales ("médivacs"). De Povungnituk, ces mêmes patients peuvent tout aussi bien être évacués d'urgence vers les centres hospitaliers du sud de la province.

Un fumoir de poisson est opéré occasionnellement lorsqu'il dispose suffisamment de poissons. Le produit fini est soit vendu localement ou soit exporté vers le Sud.

En 1989 une seule pourvoirie était exploitée sur la côte de la baie d'Hudson et cette dernière était tenue par une famille de Povungnituk. Cette pourvoirie qui offre des forfaits de pêche

(truite) aux touristes était accessible par avion à partir de Povungnituk.

#### 4.3.3 EMPLOIS ET REVENUS

Étant devenu de plus en plus dépendant du travail salarié, l'Inuk doit donc faire sien le mode de vie et les valeurs qui accompagnent le salariat: acquisition de connaissances, apprentissage, appartenance à un métier ou à une profession, carrière, responsabilités professionnelles, spécialisation, horaire de travail, assiduité, ponctualité.

Duhaime (1987) nous rappelle que deux Inuit sur douze auraient occupé un emploi régulier à temps plein au Nunavik en 1983 (60 % d'entre eux seraient des hommes). Selon l'auteur les Inuit gagnaient, à la même époque, des revenus plus faibles et ils étaient moins employés, toute proportion gardée, que les allochtones. Toujours en 1983, les Inuit de Povungnituk arrivaient au douzième rang, tout juste devant Akulivik, pour ce qui est du salaire per capita (\$ 3 134). Selon Duhaime cette situation ne résulterait pas de la politique de dissidence du village. L'ARK (1987) nous informe également qu'environ 42 % des jeunes Inuit du Nunavik qui ont moins de 25 ans seraient à la recherche d'un emploi. Selon elle les emplois les plus attirants et les plus convoités seraient les suivants: menuisier-charpentier, conducteur de véhicule lourd, mécanicien.

Les chiffres nous démontrent que les emplois salariés à temps plein régulier et à temps partiel se retrouvent surtout dans l'administration publique et dans les commerces (tableau 4.7). Actuellement les principaux employeurs à Povungnituk sont: le centre hospitalier, l'école, le conseil municipal, la coopérative locale et le magasin La Baie. A eux seuls ils emploient plus de 85 % des travailleurs inuit du village.

**TABEAU 4.7 - NOMBRE D'EMPLOIS À TEMPS PLEIN OU À TEMPS  
PARTIEL EN DECEMBRE 1989**

Employeurs	Employés inuit	Employés "blancs"	Total
Centre hospitalier	46	44	90
Ecole	27	18	45
Conseil municipal	33	-	33
Coopérative locale	29	-	29
La Baie	14	3	17
Uvilukuit	7	-	7
Arcade Tulugak	5	-	5
Arcade Iqiquq	4	-	4
Station CKPV-FM	4	-	4
Air Inuit	2	1	3
Hydro-Québec	2	-	2
Pitsituuk	1	-	1
TNI	1	-	1
Salle de billard	1	-	1
<b>TOTAL</b>	<b>176</b>	<b>66</b>	<b>242</b>

L'importance que les Inuit de Povungnituk accordent à ce qu'on pourrait appeler les "revenus non monétaires" (viande sauvage, poisson, peau) est évidente puisque ceux-ci ont une valeur économique certaine. En effet la plupart des familles qui continuent à pratiquer certaines coutumes traditionnelles semblent déboursier moins pour l'alimentation et les vêtements. Pour pouvoir approvisionner leurs familles en produits alimentaires, les travailleurs inuit ne craignent pas de quitter leurs emplois ou de trouver des remplaçants (parents ou amis), politique qui est généralement acceptée (bon gré, mal gré selon le cas) par les employeurs.

L'information dont nous disposons ne nous permet pas d'affirmer que cette pratique est un moyen d'épargner, cependant elle semble correspondre à un besoin qui leur permet entre autre de conserver ce qu'il leur reste d'habitudes de vie traditionnelles. Les emplois saisonniers, comme ceux qu'on peut occuper lors des périodes de construction, sont très en demande et ils doivent être perçus comme un complément pratique aux activités traditionnelles.

Les paiements de transfert, comme l'aide sociale ou la sécurité de vieillesse, bien qu'ils tendent à maintenir les gens sous le seuil de la pauvreté, permettent aux Inuit de profiter de loyers à prix réduits et ils leur permettent également de pratiquer, quand bon leur semble, les activités qui leur tiennent le plus à coeur, activités qui peuvent tout aussi bien être reliées au maintien de certaines habitudes de vie ancestrales. Duhaime (1987) nous donne quelques chiffres sur les sommes qui ont été octroyées comme paiements de transfert à la population de Povungnituk en 1983:

- aide sociale \$ 495 169
- allocations familiales \$ 281 404
- sécurité de vieillesse \$ 109 745

La coopérative locale qui est impliquée dans divers secteurs d'activité fournit depuis plusieurs années tant des emplois permanents que des rémunérations aux sculpteurs et aux artisans. Povungnituk est le village du Nunavik où la coopérative locale achète le plus de sculpture et d'artisanat. Toutefois, la sculpture en stéatite fait maintenant face à certaines difficultés: saturation du marché, volume des oeuvres stockées, concurrence des imitations. La FCNQ se voit donc obligée de considérer périodiquement les deux solutions suivantes: augmenter les stocks ou restreindre les achats.



#### 4.3.4 UN VILLAGE ORGANISÉ

Pour un village de cette taille il est quand même surprenant de constater l'existence d'au moins une dizaine de comités ou d'associations: Rangers, Association de la coopérative de Povungnituk, Corporation du Village Nordique de Povungnituk, comité d'école, comité de santé, comité local de justice, programme d'aide aux chasseurs, Inuit Tungavingat Nunamini, association des femmes, comité récréatif.

Ces personnes, qui pour la plupart ont été élues, se réunissent selon les besoins pour remplir le mandat qui leur a été confié. Il arrive souvent qu'une même personne fasse partie de deux, trois et même quatre comités. La plupart de ces postes ne sont pas rémunérés, sauf lorsqu'un ou plusieurs membres du comité ou de l'association doit rater une journée d'ouvrage pour assister à une réunion ou lorsqu'il y a des réunions à l'extérieur du village. Il est important de se rappeler que lors des réunions le consensus est généralement de mise.

#### 4.3.5 ACTIVITÉS SOCIALES ET RÉCRÉATIVES

##### 4.3.5.1 VISITES

Les visites satisfont le besoin de vivre en groupe, de se serrer les uns contre les autres et elles sont considérées comme une véritable obligation sociale qui lie tous les membres de la communauté. En plus d'être un signe de reconnaissance de la communauté et de permettre la conservation des liens existants les visites signalent également que l'harmonie règne à l'intérieur du groupe. Chaque individu, quelque soit son âge et son genre, tisse avec le temps son propre réseau de fréquentation en fonction de ses intérêts et de ses affinités.

##### 4.3.5.2 RADIO COMMUNAUTAIRE ET TÉLÉVISION

Comme nous l'avons vu précédemment la radio communautaire réussit à rejoindre en tout temps la quasi totalité des foyers du village et rares sont ceux qui ferment la radio lorsqu'un message d'intérêt général leur est retransmis. La programmation de la station du village permet avant tout à la population d'intervenir à tout moment sur les ondes et aucune pièce musicale (généralement du "country" ou du "rock") n'est suffisamment intéressante pour faire patienter celui ou celle qui désire prendre la parole.

Nous avons déjà vu que le village pouvait capter quatre stations de télévision. La grille - horaire est la même que celle qui est prévue pour le Sud (CBC-North provient de Terre-Neuve). Les appareils vidéo complètent en quelque sorte la programmation. La coopérative locale et le magasin La Baie renouvellent constamment leur banque de cassettes afin de satisfaire leurs clientes respectives. Il est aussi important de souligner la popularité qu'ont les jeux vidéo domestiques.

#### 4.3.5.3 GYMNASE

À défaut de posséder un centre communautaire la population de Povungnituk utilise de façon optimale le gymnase de l'école. Six soirs sur sept, à l'exception du dimanche, les hommes et les femmes utilisent le gymnase pour pratiquer leurs sports préférés (surtout le hockey et le volley-ball). Le gymnase peut aussi être utilisé pour diverses activités communautaires (repas, réunions) puisque sa dimension lui permet d'accueillir un très grand nombre de personnes. Lors des activités du temps des fêtes (danses, repas, jeux) la population s'accapare ce lieu pendant plusieurs jours.

#### 4.3.5.4 ACTIVITÉS DE PLEIN AIR

Si on fait exception des plus jeunes qui s'amuse presque toujours dehors (patin, hockey, balle, traîneau), il est remarquable de constater que les adolescents et les adultes aient conservé ce désir de participer à des activités récréatives à l'extérieur. Si certains occupent leurs moments libres en effectuant des balades en motocyclette, en motoneige ou encore en camion, plusieurs autres, par contre, partent régulièrement en randonnée pédestre vers leurs aires de cueillette favorites ou en direction de certains lacs, rivières ou points de repère. On s'arrête toujours pour la traditionnelle tasse de thé et pour la bouchée de "bannock".

#### 4.3.6 PROBLÈMES SOCIAUX ET DE JUSTICE

Les principaux problèmes d'adaptation sociale qu'on associe généralement à la sédentarisation sont les suivants: troubles domestiques, déviance juvénile, isolement des vieux et autres personnes non-autonomes. On semble déplorer partout au Nunavik le fossé qui se creuse entre certains jeunes ("qui dorment le jour et vivent la nuit") et leurs parents ("ils auraient perdu le contrôle"). Le climat familial semble devenir de plus en plus malsain: ruptures familiales, enfants négligés, vieillards

laissés à eux-mêmes, violence entre les conjoints, névrose, alcoolisme, drogue, suicide, grossesses précoces. Les jeunes qui sont confrontés à une absence de figures-modèles (les rôles traditionnels ne remplissent plus cette fonction) commettent de plus en plus d'infractions: vols et vols par effraction, dommages à la propriété, agressions sexuelles, assauts et voies de fait, braquer une arme à feu, etc.

Au moment de notre enquête sur le terrain (décembre 1989) aucun constable de la Sûreté du Québec n'était en fonction à Povungnituk. Les locaux de la Sûreté du Québec de même que la cellule étaient donc fermés. Comme c'est le cas dans presque tous les villages du Nunavik les constables inuit ont beaucoup de difficulté à vivre avec l'image qui les identifie comme des "Inuit au service du pouvoir" blanc". Il en résulte donc une rotation de personnel qui, bien qu'elle ne soit pas plus importante que celle qu'on retrouve dans les différents autres secteurs de l'économie, s'avère néanmoins fort coûteuse puisque ces constables ont été formés, à très grand frais, en partie à Nicolet, par la Sûreté du Québec.

Le système de justice qui a été importé du Sud ne semble pas mieux répondre aux attentes de ceux qui sont chargés de le mettre en pratique qu'aux attentes de ceux qui, jusqu'à ce jour, ont dû s'en accommoder. Bouchard et Pelletier (1986) résument assez bien la situation et nous présentent une solution de rechange qui a été pensée par la population de Povungnituk. Les problèmes sociaux et criminels qui se sont produits à Povungnituk en 1985 ont amené la population à vouloir se reprendre en charge. Ils ont donc formé leur propre comité de justice, le Sapuulutait.

#### 4.4 MILIEU VISUEL

---

##### 4.4.1 CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES

L'inventaire visuel a pour but de recueillir l'information pertinente à la description et à l'évaluation du paysage. L'analyse des principales caractéristiques visuelles du milieu a pour objectif de définir et de délimiter les différentes unités de paysage et leur ambiance respective.

La zone d'étude est comprise à l'intérieur d'un vaste bassin visuel délimité par la ligne d'horizon, c'est-à-dire que la limite d'accès visuel se confond généralement avec la ligne d'horizon à plusieurs kilomètres des lieux d'observation. A

première vue, le paysage semble plus vaste qu'il ne l'est en réalité vu l'absence de point de repère précis et d'éléments verticaux (arbres, bâtiments, etc.) nous permettant d'évaluer convenablement les distances. Il faut donc quelques jours pour se familiariser avec le milieu et percevoir les distances de façon plus réaliste.

#### 4.4.2 PERCEPTION DU PAYSAGE PAR LES INUIT

Lors de notre séjour en milieu nordique, une série de questions a été adressée aux Inuit visant à identifier les facteurs de perception du paysage et leur opinion quant à la protection de son caractère naturel. Cette démarche ne s'est pas avérée concluante parce que les entrevues n'ont pas été assez approfondies pour permettre d'aborder tant l'aspect de la perception du paysage que celui de sa valeur symbolique. Ceci est dû essentiellement aux difficultés de communication qui nuisent aux échanges sur des concepts abstraits. Il est toutefois ressorti des entrevues que la préservation du caractère naturel du paysage est un objectif à poursuivre.

#### 4.4.3 INVENTAIRE ET ANALYSE DU PAYSAGE

Povungnituk est située en région côtière à la limite de deux types de paysage distincts, soit le paysage côtier de la baie d'Hudson et le paysage essentiellement lacustre de la toundra arctique. Le village de Povungnituk est localisé sur le versant nord de la rivière portant le même nom et à l'intérieur d'une baie légèrement en retrait des rives de la baie d'Hudson. Le paysage est très uniforme et homogène. La variété dans le paysage s'observe principalement par les textures et les couleurs engendrées par les affleurements rocheux, les plantes tapissantes et les plans d'eau que l'éclairage transforme tout au long du jour durant l'été. Par contre, l'hiver le paysage revêt son aspect le plus familier. Seules les nuances créées par les jeux d'ombre et de lumière sur les cours d'eau et les reliefs vallonnés apportent un faible contraste. A l'extérieur du village, le paysage est essentiellement naturel. Il s'en dégage une impression de calme malgré la présence permanente de vents.

L'inventaire et l'analyse du paysage ont permis de définir et de délimiter cinq unités de paysage légèrement superposées entre elles et identifiées comme suit:

1. la baie
2. le plateau
3. la plaine centrale
4. le corridor riverain
5. le territoire lacustre

La carte 4 en annexe, présente les principales caractéristiques inventoriées et délimite les unités de paysage.

#### Unité de paysage 1. La baie

Cette unité de paysage, localisée au sud de la zone d'étude, est délimitée par les versants de la rivière Povungnituk. A cet endroit, la rivière présente davantage un caractère lacustre que fluvial vu la largeur et la forme du plan d'eau.

Le bassin visuel est délimité au nord par le village de Povungnituk adossé sur une colline dominé par l'hôpital et les tours de communication, et au sud par la rive gauche de la rivière échancree par des baies où l'on peut distinguer des talus abrupts. L'emplacement actuel du village permet de profiter d'un ensoleillement maximum sur le versant sud en plus d'offrir une vue saisissante sur le plan d'eau qui constitue un élément d'intérêt visuel. L'organisation des bâtiments épouse bien le profil de la colline (photos 1 et 2, annexe 2). Les rives de la rivière près du village offrent des dégagements visuels vers la baie qui présente un intérêt visuel indéniable. Un escarpement rocheux au centre du village donne accès à un panorama en surplomb vers le sud soit en direction du plan d'eau. Les autres points de vue majeurs sont localisés au sommet des collines à l'est et à l'ouest du village, et permettent une vue d'ensemble de la région (photo 1). Une colline à l'extrémité chevauchant les unités de paysage 3 et 4 constitue un point de repère important pour les Inuit et un site d'observation panoramique sur toute la région. Les autres points de repères perceptibles à grande distance sont l'hôpital, les tours de communication et les réservoirs.

Les dégradations les plus importantes résultent de l'exploitation des bancs d'emprunts (dépôts de type morainique) qui occupent trois principaux sites; un à l'ouest et deux à l'est du village. Les sites de dépotoir et les aires d'entreposage extérieur perturbent aussi visuellement le milieu notamment parce qu'ils sont situés à proximité du village et qu'ils sont perceptibles à grande distance.

### Unité de paysage 2. Le plateau

Cette unité de paysage est délimitée au sud par un escarpement rocheux situé au sommet d'une colline. Le village est localisé sur le versant opposé de la colline. Ses habitants ne peuvent percevoir cette unité de paysage qu'à partir du sommet où l'on retrouve les tours de communication, l'hôpital et un point de vue panoramique dirigé principalement vers le nord (photo 3).

Cette unité de paysage renferme la piste existante et le site proposé pour la nouvelle piste. Les principales caractéristiques de cette unité de paysage sont les nombreux escarpements rocheux, les lacs et le couvert végétal composé de plantes tapissantes variées. Le plateau permet de vastes dégagements visuels particulièrement en direction ouest vers un impressionnant escarpement rocheux (photos 4 et 5). Les Inuit fréquentent le secteur car dans la portion nord de l'unité, la présence de caches pour la chasse aux caribous a été constatée.

### Unité de paysage 3. La plaine centrale

Cette unité est caractérisée par un paysage plus linéaire qui de ce fait présente peu de modulations du relief et d'affleurement rocheux. La ligne d'horizon est bien définie. Le bassin visuel est vaste, sans repère apparent sauf le village au loin qui forme la limite d'accès visuel (photo 6) et une colline au sud servant de point de repère pour les Inuit et permettant à son sommet une vue panoramique.

Cette zone ne présente pas d'éléments visuels d'intérêt particulier. C'est un milieu humide et homogène renfermant une végétation composée principalement de plantes tapissantes moins diversifiées que l'unité précédente.

### Unité de paysage 4 . Le corridor riverain

Cette unité de paysage est délimitée par le sommet des collines de part et d'autre de la rivière Povungnituk. Les versants qui bordent la rivière, forment un couloir visuel linéaire. Les rapides présentent un élément d'intérêt visuel. Le jeu des couleurs attribuées par la lumière du jour sur le cours d'eau et le mouvement particulier de l'eau contribuent à animer cette région relativement calme pendant les quatre saisons.

Le sol est jonché de galets de rivière et d'une végétation riveraine composé de graminées et autres plantes d'herbacées (photo 7). Les rapides sont perceptibles à partir de la colline au sud de cette unité de paysage et le long des rives.

#### Unité de paysage 5. Le territoire lacustre

Cette unité se localise dans la portion nord de la zone d'étude; elle se poursuit davantage vers le nord et englobe une région de lacs et de milieux humides. Le paysage est légèrement vallonné.

Le lac Tasiapik est valorisé par les Inuit. Lors de notre visite, il y avait un grand nombre d'oiseaux sauvages sur les lacs de cette région.

La vue dirigée vers le nord est très impressionnante. Elle nous fait découvrir un milieu naturel où l'intervention de l'homme est minime (photo 8).

## 5. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

---

### 5.1 INTRODUCTION

---

Le présent chapitre se base sur les résultats des suivis environnementaux effectués pour d'autres aéroports du programme (Gendron, Lefebvre, 1986, Ministère des Transports, 1988), sur le bilan des composantes sociales et culturelles du milieu (Lemos, 1988) et sur les travaux de terrain.

### 5.2 MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES IMPACTS

---

La détermination des impacts du projet sur l'environnement et le milieu social consiste à identifier les effets prévisibles de celui-ci. L'évaluation s'effectue plus précisément à partir de la relation entre les activités du projet (sources d'impact) et les composantes sensibles de l'environnement telles qu'identifiées lors de l'inventaire.

Trois paramètres sont employés pour l'évaluation des impacts du projet: la nature, la durée et la signification. La nature d'un impact correspond à une description du problème anticipé et concerne la modification causée par les sources d'impacts du projet.

La durée d'un impact est une estimation du temps nécessaire pour que la composante de l'environnement touchée par le projet revienne à un état d'équilibre après la disparition de la source d'impact. La durée peut être:

- courte: un an et moins;
- intermédiaire: d'un an à cinq ans;
- longue: plus de cinq ans.

Enfin, la signification d'un impact est un paramètre qui permet de porter un jugement global sur l'impact probable que subirait un élément de l'environnement. Pour porter ce jugement, on utilise trois indicateurs de caractérisation, soit la sensibilité de la composante de l'environnement, l'envergure de l'impact et la valorisation.



## La sensibilité de la composante de l'environnement

La sensibilité fait référence à la possibilité que la composante de l'environnement soit modifiée en tout ou en partie par le projet. On accorde à la sensibilité trois valeurs possibles: élevée, moyenne et faible, qui indiquent la susceptibilité d'une composante de l'environnement à subir un impact élevé, moyen ou faible.

## La valorisation

Le degré de valorisation d'une composante de l'environnement fait référence à l'évaluation de cet élément par les spécialistes, les parties intéressées et la population en général. La valorisation tient compte de la dimension régionale et dépasse donc le cadre strict de la zone d'étude. La rareté ou l'abondance d'un élément dans la région et sa valeur écologique, économique ou sociale sont autant de facteurs qui contribuent à la détermination du degré de valorisation. Trois degrés de valorisation sont reconnus: forte, moyenne et faible.

## L'envergure de l'impact

L'envergure fait référence à l'étendue spatiale de l'impact ou au nombre d'utilisateurs de la composante touchée. On distingue des impacts d'envergure ponctuelle, d'envergure locale et de grande envergure.

Un impact d'envergure ponctuelle est un impact dont l'étendue ne dépasse pas les limites de l'aire des travaux, ou un impact sur une composante utilisée ou perceptible par un groupe restreint de personnes.

Un impact d'envergure locale est un impact touchant l'aire des travaux et les espaces immédiatement adjacents, ou un impact sur une composante utilisée ou perceptible par la collectivité locale ou par une partie de celle-ci.

Un impact de grande envergure est un impact débordant largement l'aire des travaux, ou un impact sur une composante utilisée ou perceptible par la collectivité régionale.

Le tableau qui suit présente la grille mise au point pour déterminer la signification des impacts: les impacts majeurs, les impacts intermédiaires et les impacts mineurs.

Les impacts sont examinés en fonction des différentes étapes du projet, la construction (section 5.4) et l'exploitation (incluant l'entretien, section 5.5). Les mesures d'atténuation sont données pour chacun des types d'impact anticipés. Une évaluation des impacts résiduels après l'application des mesures d'atténuation est également fournie. Les impacts qui ne peuvent être rattachés à une source d'impact spécifique sont présentés à la section 5.3 ci-dessous.

**TABLEAU 5.1 GRILLE DÉTERMINANT LA SIGNIFICATION D'UN IMPACT**

<b>Valorisation</b>	<b>Sensibilité</b>	<b>Envergure</b>	<b>Signification</b>
Forte	Élevée	Grande Locale Ponctuelle	Majeure Majeure Intermédiaire
	Moyenne	Grande Locale Ponctuelle	Majeure Majeure Intermédiaire
	Faible	Grande Locale Ponctuelle	Majeure Intermédiaire Mineure
Moyenne	Élevée	Grande Locale Ponctuelle	Majeure Majeure Intermédiaire
	Moyenne	Grande Locale Ponctuelle	Majeure Intermédiaire Mineure
	Faible	Grande Locale Ponctuelle	Intermédiaire Mineure Mineure
Faible	Élevée	Grande Locale Ponctuelle	Majeure Intermédiaire Mineure
	Moyenne	Grande Locale Ponctuelle	Intermédiaire Mineure Mineure
	Faible	Grande Locale Ponctuelle	Intermédiaire Mineure Mineure

### 5.3 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION RELATIFS À L'ENSEMBLE DU PROJET

---

Cette section regroupe les impacts qui risquent de se produire sur toutes les composantes du projet.

#### 5.3.1 VÉGÉTATION

La destruction du tapis végétal dans les aires de travaux constitue un impact mineur de longue durée.

En effet, les superficies détruites sont très faibles et les espèces présentes sont communes dans le secteur. Aucun peuplement rare ni aucune espèce rare ne sera touchée par les travaux.

#### Mesures d'atténuation concernant la végétation

La circulation des engins de terrassement et de tout autre véhicule utilisé par l'entrepreneur doit se limiter aux chemins existants et aux aires de stationnement et d'entreposage. Toute circulation en dehors des limites de l'emprise permanente (établies selon les modalités de l'article 6.06 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) de la piste, des routes d'accès et des sites de carrière est interdite.

À moins d'indication contraire au devis de construction, la couverture végétale devra être laissée sous les remblais. Dans tous les cas où du décapage est requis, la terre végétale doit être récupérée et mise en tas. Lors de la désaffectation du campement et de tout autre site, tous les matériaux et débris devront être évacués du site. Le terrain devra être remis dans un état naturel et stable.

L'impact résiduel est de signification mineure et de longue durée.

#### 5.3.2 AIR

Le bruit des travaux de construction et de l'exploitation constituera une nuisance pour la population. Le dynamitage et le concassage nécessaires à l'exploitation des carrières et à l'ouverture de coupes dans la roche en place constituent les principales sources d'impact. La circulation des engins de

chantier à l'intérieur du village est également une source d'impact importante, advenant qu'elle se fasse.

En général, les gens ne s'objectent pas trop au fait que les avions aient à survoler plus souvent le village avant de se poser au nouvel aéroport (les avions le font en ce moment). Pour ce qui est du bruit qui pourrait être produit aussi bien par les avions en attente pour le départ que par les travaux de construction (dynamitage et concassage), la population croit que le village est suffisamment éloigné du site pour minimiser ses effets. La dépression topographique qui débute tout juste derrière l'hôpital pourrait également servir d'écran sonore puisque la piste se retrouve beaucoup plus bas que le village.

Au tout début les gens seront sûrement incommodés par le bruit, mais ils sont pratiquement tous conscients que la taille des nouveaux avions (en général des HS-748) pourrait aider à diminuer le nombre d'envolées. Malheureusement, l'hôpital restera l'édifice qui aura le plus à supporter les inconvénients du bruit.

L'impact général du bruit est considéré comme étant de signification mineure et de longue durée.

#### Mesures d'atténuation concernant l'air

L'utilisation de l'eau comme abat-poussière sur le chantier et lorsque les véhicules traversent le village en transportant de la pierre est la seule pratique encouragée et autorisée.

L'impact résiduel de la pollution sonore et sur la qualité de l'air demeure mineur et de longue durée.

#### 5.3.3 ACTIVITÉS TRADITIONNELLES

La population consultée croit que la faune sera affectée lors de la période de construction des nouvelles infrastructures aéroportuaires. Elle croit que les mammifères terrestres, de même que les mammifères marins et les oiseaux modifieront leurs trajets migratoires. Par ailleurs, les Inuit ne croient pas que les aires de nidification des oies et des bernaches soient affectées lors de la période de construction puisque celles-ci se retrouvent hors d'atteinte. Seulement quelque passereaux

pourraient être forcés de chercher de nouvelles aires de nidification.

Conformément à ce qui est avancé par la population, il est indéniable que certaines espèces valorisées fuiront les environs immédiats des travaux à cause du dynamitage et de la circulation des engins de chantier. A ce titre, les ressources présentes localement, dont le caribou, les oiseaux migrateurs et la petite faune (lagopède, renard etc.) seront les plus affectées. D'après les observations effectuées à Terre-Neuve, au Yukon et en Alaska, il semble que les caribous, après un premier contact, évitent les zones de construction. Le rayon de contournement peut varier entre 300 m et plus de 6 km, suivant le volume d'activité du chantier, le relief (écran) et les expériences antérieures des animaux (Northcott, 1985; Mercier et al., 1985; Hill, 1985; Valkenburg et Davier, 1983; Fancy 1983). Dans certains cas, en évitant la zone, ils adoptent de nouveaux trajets qui deviennent plus ou moins permanents.

Cet impact est jugé de signification majeure et de durée courte. Il n'existe aucune mesure d'atténuation susceptible de réduire cet impact.

Cependant, malgré l'opinion de la population, aucun impact n'est prévu sur les mammifères marins et les poissons à cause des distances relativement longues qui séparent le lieu des travaux des secteurs fréquentés par ces ressources (voir figure 4.3).

Tel que précisé au chapitre 4, certaines activités traditionnelles se sont érodées avec le temps. Le travail salarié de même que les paiements de transfert permettent maintenant à tous de s'approvisionner en nourriture aux magasins généraux du village. Nous ne croyons pas qu'une nouvelle piste accentuera outre mesure ce processus qui a déjà été mis en branle il y a plus de trente ans.

Il n'en demeure pas moins que la fuite de la faune lors de la construction aura des répercussions évidentes sur les activités traditionnelles de la population. Les Inuit semblent être prêts à se déplacer plus loin du village pour chasser surtout si c'est le prix à payer pour obtenir une nouvelle piste. Il s'agit néanmoins d'un impact majeur de courte durée. Il n'existe aucune mesure d'atténuation apte à réduire cet impact.

Nous croyons que ce seront surtout les jeunes chasseurs, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas la possibilité de s'éloigner du village parce qu'ils n'ont pas de motoneiges ou de véhicules tout terrain, qui pourraient voir diminuer leurs possibilités de récolte. Quelques sorties infructueuses pourraient très bien forcer ces jeunes à délaissier cette pratique au profit d'autres activités qui prennent de plus en plus une place importante dans le village.

La plupart des personnes rencontrées sont conscientes du fait que leur environnement sera perturbé et qu'elles devront éventuellement modifier certaines de leurs habitudes de vie traditionnelles. Malgré tout, l'emplacement choisi pour la construction du nouvel aéroport se situe passablement loin de la rivière, de l'endroit où les jeunes se baignent, des aires de pique-nique, des caches de nourriture, du cimetière, des inukshuks ou de tout autre type de point de repère.

#### 5.3.4 ARCHÉOLOGIE

L'annexe 1 présente une synthèse des études archéologiques menées dans le cadre du présent projet. L'étude de potentiel archéologique ainsi que l'inventaire archéologique ont couvert les aires du nouveau site de la piste proposée, de la route d'accès à la piste et au dépotoir ainsi que les emplacements des bâtiments, des sources de matériaux et du dépotoir. Une inspection visuelle sera néanmoins réalisée avant le début des travaux à ces emplacements ainsi qu'au lieu du campement des travailleurs et au site d'entreposage des explosifs.

#### 5.4 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SPÉCIFIQUES À LA PHASE DE CONSTRUCTION

---

##### 5.4.1 PISTE, VOIE DE CIRCULATION, TABLIER ET SURFACES PROFILÉES

###### 5.4.1.1 SOLS

Les sols seront peu affectés par les travaux de construction de la piste et des infrastructures connexes en raison de la prédominance de la roche en place. Néanmoins, deux vallons occupés par des matériaux meubles (till-sédiments organiques) doivent faire l'objet d'une attention particulière en raison des risques de perturbation du pergélisol. La teneur en glace des sédiments organiques est élevée. Des affouillements mineurs et

localisés pourraient se produire si la machinerie circule directement sur le sol et affecte l'isolant que constitue la végétation tapissante. Dans ce cas, des impacts de signification mineure et de longue durée pourraient être créés.

Il importe de mentionner qu'étant donné que les infrastructures seront construites en remblais, les risques de dégradation du pergélisol sont faibles.

#### Mesures d'atténuation concernant le sol

L'application des mesures d'atténuation présentées à la section 5.3.1 annulera l'impact.

##### 5.4.1.2 EAU

En général la population ne croit pas que les endroits où l'on puise l'eau potable soient contaminés pendant ou après la construction de l'aéroport.

Les trois lacs qui entourent le site de l'aéroport sont, aux dires de la population, déjà passablement pollués. Le fait qu'ils soient à proximité des dépotoirs les a achevés; pourtant il n'y a pas si longtemps les jeunes se baignaient dans le lac Putjuraqvik. De nos jours aucun poisson n'est pêché dans ces lacs et seuls quelques jeunes (ils se font de plus en plus rares) explorent encore les alentours au moment de la chasse aux oies et aux canards. Cette région semble être presque exclusivement fréquentée par les caribous.

Même si ces trois lacs sont déjà contaminés, la population considère que les travaux de construction ne devront entraîner aucun déversement de matières polluantes, ni aucun remplissage dans les lacs susceptibles d'entraîner des problèmes de santé.

En effet, les travaux de construction ne sont pas susceptibles d'entraîner la contamination du milieu aquatique. Les activités de construction de la piste et des installations se déroulent à plus de 75 mètres des lacs et cours d'eau, où toute circulation d'équipement lourd sera interdite afin de préserver l'intégrité du sol et du couvert végétal.



#### Mesure d'atténuation concernant l'eau

L'application de l'article 7.13 du CCDG permettrait d'annuler l'impact.

#### 5.4.2 ROUTE D'ACCÈS À L'AÉROPORT

##### 5.4.2.1 SOLS

Des affouillements mineurs et localisés pourraient se produire si la machinerie circule directement sur le sol dans les secteurs de matériaux meubles traversés par le chemin d'accès, et affecte l'isolant que constitue la végétation tapissante. Dans ce cas, des impacts de signification mineure et de longue durée pourraient être créés.

#### Mesures d'atténuation concernant les sols

L'application des mesures d'atténuation énumérées au paragraphe 5.3.1 annulera l'impact.

##### 5.4.2.2 EAU

Les terrassements nécessaires à la mise en place de ponceaux sous la route dans un vallon situé près du tablier risquent d'altérer la qualité de l'eau d'un ruisseau se jetant dans un lac plus à l'ouest (plan 5). Les perturbations seront de faible ampleur à cause du faible débit du ruisseau. L'impact est jugé mineur et de courte durée.

#### Mesures d'atténuation concernant l'eau

L'application de l'article 7.13 du CCDG permettrait d'annuler l'impact.

### 5.4.3 CARRIÈRES ET SABLIERES

Tel que mentionné à la section 3.5, on a choisi d'exploiter les carrières #1 et 3. Les paragraphes suivants présentent l'analyse environnementale pour ces deux emplacements. Quant à l'emplacement #2, son rejet repose surtout sur des considérations technico-économiques. Au plan de l'environnement, il s'avère plus avantageux d'exploiter l'emplacement #3 plutôt que l'emplacement #2, parce qu'on peut ainsi satisfaire les besoins en matériaux à l'ouest du village sans avoir à la traverser. Par ailleurs, il n'y aurait pas de gain environnemental significatif à réduire l'exploitation de la carrière #1 en ouvrant la carrière #2 une fois prises en compte les mesures d'atténuation prévues pour la carrière #1.

#### 5.4.3.1 CARRIÈRE #1

Tel que mentionné dans la description technique du projet, la carrière #1 sera exploitée jusqu'au bord du lac Putjuraqvik. Dans le scénario original, la limite d'exploitation était prévue à 75 mètres du lac mais cette option ne permettait pas de rencontrer les besoins en granulats pour la piste et sa route d'accès (240 000 m<sup>3</sup>). Les matériaux manquants devaient être produits dans la carrière #3, ce qui occasionnait la circulation de véhicules lourds dans le village de Povungnituk. Le scénario envisagé vise donc à éliminer la circulation dans le village pour des raisons de sécurité. Dans ce cas, la carrière #3 servirait uniquement à produire les granulats pour la route du nouveau dépôt et la réserve de 50 000 tonnes destinée aux besoins de la municipalité.

Le règlement sur les carrières et sablières stipule que l'aire d'exploitation de telles infrastructures doit être située à une distance horizontale de 75 mètres de tout ruisseau, rivière, fleuve, lac, mer, marécage et batture. Ce règlement vise à protéger la qualité de l'eau de même que la faune aquatique et avienne des plans d'eau québécois. Il importe de mentionner que le lac Putjuraqvik est déjà très contaminé par le dépôt du village. Pauvre en poissons et en sauvagine, ce lac n'est plus utilisé par la population. Il n'en demeure pas moins qu'il faudra obtenir l'assentiment du ministère de l'Environnement et de la commission de la qualité de l'environnement Kativik pour procéder à cette exploitation. Il faudra aussi s'assurer que les eaux rejetées dans l'environnement respectent les normes suivantes:

- 15 mg/l d'huiles, graisses ou de goudron d'origine minérale;

- 25 mg/l de matières en suspension.

Dans le cas qui nous préoccupe, les principales sources de répercussions sont le concasseur qui produit des matières fines et les fuites d'hydrocarbures. Un impact de signification intermédiaire et de durée intermédiaire pourrait être engendré.

Le concasseur devra donc être installé en permanence à plus de 75 mètres des cours d'eau. Pour éviter que la matière fine produite ne ruisselle dans le lac, il est suggéré d'excaver un bassin de décantation à même le plancher de la carrière. Il va sans dire que cette mesure ne sera réalisable qu'après quelques mois d'excavation. Le bassin devra être comblé à la fin des travaux pour ne pas constituer une étendue d'eau stagnante. On pourrait aussi envisager de se servir des étendues de matières organiques, que l'on retrouve partout dans le secteur, pour filtrer les eaux. Dans ce cas, il faudrait que les eaux chargées soient pompées vers un tel milieu situé à plus de 75 mètres de tout plan d'eau.

Il est possible et même probable que les eaux ne s'accumulent pas dans l'excavation en raison de la fissuration du roc conséquente au dynamitage. Les eaux percoleraient directement dans le lac sans "traitement".

Pour éviter de déverser des huiles, graisses et goudrons dans l'environnement, aucune opération de ravitaillement en carburant, changement d'huile, lubrification, etc., ne sera permise sur le site de la carrière. L'entrepreneur devra définir sur plan un emplacement éloigné du site pour effectuer ces opérations.

L'impact résiduel sur l'eau est jugé mineur et de durée intermédiaire.

#### Le lac Tasiapik

L'exploitation de la carrière #1, qui se situe tout juste entre le lac Putjuraqvik et la piste, perturbera temporairement l'utilisation d'un sentier. Celui-ci est régulièrement emprunté par des individus (surtout des femmes) qui se déplacent à pied en direction du lac Tasiapik. Les gens qui désirent aller pêcher à pied devront contourner le lac Putjuraqvik. Cet impact est jugé de signification intermédiaire et de courte durée. Le sentier redeviendra praticable à la fin des travaux.

Signalons également les risques inhérents à la circulation de personnes à proximité de la carrière lorsque celle-ci est en exploitation active.

Les Inuit craignent d'autre part que le lac Tasiapik ne soit contaminé au moment de la construction de l'aéroport. Les Inuit y pêchent le touladi, le grand corégone toute l'année et l'omble chevalier surtout au printemps et à l'automne. Les gens du village semblent surtout craindre les périodes de dynamitage en particulier le bruit et la poussière. Ils craignent que les vents d'ouest n'entraînent les particules de poussière jusqu'au lac.

Comme aucun ruisseau ou rivière ne coule de la piste vers le lac Tasiapik, celui-ci ne sera pas contaminé par le ruissellement.

Soulignons que l'aire des travaux, dans sa partie la plus rapprochée du lac Tasiapik, se trouvera à environ 750 mètres de celui-ci. Les risques d'une contamination significative par de la poussière sont faibles. Cependant, compte tenu de la valorisation élevée accordée à ce lac par la communauté, l'impact est jugé de signification majeure et de courte durée.

#### Mesures d'atténuation concernant le lac Tasiapik

L'application de la clause 26.17.2E du CCDG sur l'exploitation des carrières permettront de ramener l'impact à une signification intermédiaire.

#### 5.4.3.2 CARRIÈRE #3

L'exploitation de la carrière #3 consiste à niveller la butte de roche en place existante. Selon les informations obtenues, il n'y aura pas d'excavation profonde et les travaux seront conduits à plus de 75 mètres des plans d'eau existants.

#### Accès au dépotoir existant durant l'exploitation de la carrière #3

Comme la carrière #3 et le dépotoir des déchets domestiques et sanitaires sont contigus, des interférences entre les deux activités sont inévitables. Il est recommandé qu'un site d'entreposage temporaire des déchets soit utilisé. Il devra

être localisé à plus de 75 mètres de tout cours d'eau. Une fois les travaux terminés, les déchets devront être acheminés vers le dépotoir permanent qui aura été aménagé.

#### 5.4.3.3 ENTREPOSAGE DES EXPLOSIFS ET DYNAMITAGE

Le site d'entreposage des explosifs constitue sans aucun doute un facteur de risque important. Des stocks de dynamite mal surveillés ou mal clôturés peuvent constituer un danger, surtout pour les bandes de jeunes.

Un accident représenterait un impact majeur de longue durée.

##### Mesure d'atténuation relative à l'entreposage des explosifs

Les matières explosives devront être entreposées en un endroit sécuritaire dont la localisation sera établie avec la collaboration des autoroutes municipales. Ce site devra être clôturé et devra être verrouillé convenablement. Il serait également indiqué de prévoir de la surveillance.

Les mesures d'atténuation annulent l'impact.

Compte tenu de la proximité de la carrière avec le milieu bâti et du haut degré de circulation entre le lac Putjuraqvik et le site qui accueillera le nouvel aéroport et la carrière, certaines mesures de sécurité devront être prises avant les périodes de dynamitage.

##### Mesures d'atténuation concernant le dynamitage

L'entrepreneur devra suivre les conditions énumérées à l'article 26.17.2 du CCDG. En outre, les horaires de dynamitage devront être affichés en inuktitut et en anglais à tous les endroits publics. Les heures de dynamitage devront également être diffusées à la radio communautaire. Un périmètre de sécurité devra être établi au pourtour de la carrière lors de chaque opération.

#### 5.4.4 DÉPOTOIRS EXISTANTS ET ROUTE D'ACCÈS AU NOUVEAU SITE

##### 5.4.4.1 PÉRIL AVIAIRE

Malgré l'absence de données fiables sur le milieu et les habitudes des oiseaux, toutes les personnes consultées dans la communauté mais aussi à Transports Canada sont d'avis que dès que le nouveau dépotoir sera mis en opération et que les dépotoirs existants seront recouverts, les goélands se déplaceront à l'ouest de la piste. A partir de ce moment, ils ne devraient plus être considérés comme un facteur de risque. Ceci n'a toutefois aucun effet sur le péril aviaire associé aux migrations de sauvagine, dont les passages sont indépendants de la localisation des dépotoirs.

Il faudra donc recouvrir les deux dépotoirs recevant des déchets sanitaires et domestiques. Dans le cas du dépotoir actuellement utilisé et situé à l'ouest du village, il semble que les déchets soient éparpillés sur une surface relativement grande. Il est recommandé de rassembler les déchets en un endroit. Celui-ci sera par la suite recouvert par l'entrepreneur. Ceci ne résout pas les problèmes potentiels de péril aviaire au nouveau dépotoir, sur lesquels l'ARK devrait se pencher.

##### 5.4.4.2 IMPACTS SUR LES SOLS ET LE DRAINAGE DE LA NOUVELLE ROUTE D'ACCÈS AU DÉPOTOIR

Des affouillements mineurs et localisés pourraient se produire si la machinerie circule directement sur le sol dans les secteurs de matériaux meubles traversés par le chemin d'accès, et affecte l'isolant que constitue la végétation tapissante. Dans ce cas, des impacts de signification mineure et de longue durée pourraient être créés. On a identifié quatre endroits où ce phénomène est susceptible de se produire (plan 5).

##### Mesures d'atténuation concernant le sol

L'application des mesures d'atténuation énumérées au paragraphe 5.3.1 annulera l'impact.

Les terrassements nécessaires à la mise en place de ponceaux sous la route à quatre endroits risquent d'altérer la qualité de l'eau de ruisseaux se jetant en dernier lieu dans la rivière Povungnituk. Un de ces ruisseaux possède un débit plus

important que les autres. Les plans de construction y prévoient la mise en place de deux ponceaux, le radier de l'un d'entre eux étant plus élevé que celui de l'autre afin de permettre l'évacuation des eaux en cas d'obstruction du ponceau principal. Il n'y aura donc pas d'impact sur le drainage, malgré qu'un pont serait plus sûr. Les impacts sur la qualité de l'eau sont jugés mineurs et de courte durée.

#### Mesure d'atténuation concernant l'eau

Pour ce qui est de la construction du ponceau principal, l'entrepreneur devra s'assurer que celui-ci soit sécuritaire et qu'il puisse répondre et résister aux crues printanières.

L'impact résiduel est mineur et de courte durée.

Pour le reste, l'application de l'article 7.13 du CCDG permettrait d'annuler l'impact.

#### 5.4.4.3 MODIFICATION AU TRACÉ DE LA ROUTE D'ACCÈS AU DÉPOTOIR

Le tracé pour la voie d'accès qui a été proposé au conseil municipal n'a pas été accepté car, aux yeux des conseillers, cette route emprunte des terres basses qui recueillent de très fortes accumulations de neige et elle est sujette à un très mauvais drainage. Le tracé de cette route semble également un peu trop près du lac. Le conseil a donc proposé une modification sur une partie du tracé et se dit prêt à la construire de sa propre initiative si sa recommandation n'est pas suivie.

Les conseillers municipaux croient que leur proposition permettrait à l'entrepreneur de travailler sur de la roche en place plutôt que de travailler sur des terres humides. Ce second tracé permettrait également à la municipalité d'économiser sur le déneigement puisque le vent balaie déjà une partie de ce secteur. Malgré tout, le tracé qui est suggéré par le conseil n'évite quand même pas des zones où il pourrait y avoir des problèmes de drainage.

Le promoteur considère que le fait que la route sera construite en remblai minimise les problèmes éventuels d'accumulation de neige. En ce qui concerne les problèmes éventuels de drainage, les plans de la route prévoient déjà des mesures de protection

contre l'accumulation d'eau le long de la route (voir section précédente).

#### Mesures d'atténuation concernant la modification du tracé

Il est recommandé d'évaluer au début des travaux l'intérêt de modifier le tracé tel que demandé par la communauté et de modifier les plans s'il y a lieu.

#### 5.4.4.4 ZONE DE CUEILLETTE

Comme les principales zones de cueillette de fruits sauvages se retrouvent surtout le long de la côte il est possible que celles-ci soient partiellement affectées, tout d'abord lors de la construction de la route et du dépotoir, puis lors de l'exploitation du dépotoir. Si jamais la population, surtout des femmes et des aînés, devait abandonner ces aires de cueillette, elle serait quand même assurée de pouvoir continuer ailleurs cette pratique puisqu'on retrouve quand même un peu partout aux alentours du village des aires où l'on peut encore retrouver les mêmes fruits.

On ne doit pas oublier que cette route permettra également aux Inuit de Povungnituk d'avoir accès plus facilement à une portion de leur territoire qui, même si elle n'était pas inaccessible, forçait ses utilisateurs à marcher sur une longue distance ou à utiliser des véhicules tout terrain sur des tracés peu ou pas aménagés. Comme il est possible de retrouver des aires de cueillette un peu partout dans les environs de Povungnituk, la route facilitera l'accès à des zones où les fruits abondent encore plus.

#### Mesures d'atténuation concernant la zone de cueillette

L'application des mesures mentionnées au paragraphe 5.3.1 permettra d'annuler l'impact.

#### 5.4.5 LOGISTIQUE À LA PHASE DE CONSTRUCTION

Lors des premiers contacts entre l'entrepreneur et la communauté, plusieurs décisions importantes devront de nouveau être débattues ou redéfinies: lieu d'hébergement des travailleurs allochtones, règlements municipaux, services



municipaux, offre de services locaux (carburant, nourriture), aire d'entreposage de la dynamite, mesures de sécurité, site d'entreposage des matériaux et des véhicules lourds, engagement du personnel autochtone, problèmes sociaux à éviter, etc. Ces rencontres sont indispensables puisqu'il est possible que certains réajustements ou prises de position aient été approuvés par la population locale au cours des mois qui ont précédé.

La réunion avec l'ensemble des entrepreneurs qui soumissionneront pour la construction de l'aéroport et l'analyse des résultats de l'étude d'impact sur les variables environnementales et sociales peuvent, dans une certaine mesure, pousser les Inuit à réfléchir d'avantage sur les retombées possibles qui peuvent survenir lors de la période de construction ou lors de la période d'exploitation.

Les Inuit de Povungnituk veulent entretenir des relations soutenues afin d'être en mesure de suivre la progression du dossier avec le Ministère et l'entrepreneur ou leurs représentants au fur et à mesure qu'ils se présentent de savoir exactement ce qui se passe sur le chantier de construction de s'assurer que les travailleurs de la construction reconnaissent et tentent de s'ajuster au mode inuit de prise de décision de faire comprendre à l'entrepreneur qu'ils ne sont pas là uniquement pour entériner des décisions qui ont été prises sans leur participation et finalement de sensibiliser les travailleurs aux réalités autochtones.

Il est indispensable que l'entrepreneur et son équipe entretiennent un contact soutenu avec les représentants de la communauté puisqu'il nous apparaît impensable qu'une équipe de construction puisse s'installer dans le Nord, pour y travailler, sans le concours de ceux qui y vivent en permanence.

#### Mesure d'atténuation générale

Le personnel cadre de l'entrepreneur incluant les surintendants et contremaîtres devront dès le début des travaux participer à une rencontre conjointe avec les représentants du ministère des Transports et les autorités locales afin de faire le point sur le contexte social et les règlements municipaux (la corporation municipale peut émettre certaines directives spécifiques, notamment sur les activités de chasse et de pêche et l'accès à la nourriture sauvage pour les employés de l'entrepreneur).

#### 5.4.5.1 DÉCHARGEMENT DU MATÉRIEL

Comme toutes les organisations locales reçoivent beaucoup de leur matériel ou équipements par desserte maritime, il faudrait prévoir à ne pas saturer la plage au moment du débarquement du matériel requis pour la construction du nouvel aéroport. Signalons que la SHQ prévoit construire 74 nouvelles maisons au cours des trois prochaines années dont une trentaine en 1990 et que la population inuit utilise régulièrement la plage lorsqu'elle s'adonne à ses activités coutumières.

#### Mesures d'atténuation concernant le déchargement

La plage publique utilisée pour le déchargement devra être libérée dans les cinq jours suivant le départ du navire ayant effectué le transport pour l'entrepreneur. Le site d'entreposage des fournitures et de l'équipement sera établi avec le représentant du ministère des Transports et les autorités municipales.

L'impact résiduel est mineur et de courte durée.

#### 5.4.5.2 ÉQUIPEMENT

Les élus municipaux savent pertinemment bien que les différents entrepreneurs nécessitent toujours, à un moment ou à un autre, l'aide de la municipalité. Ils se rappellent qu'à maintes reprises ils ont dû fournir aux entrepreneurs des pièces manquantes pour leurs véhicules ou pour leurs machineries et ils ont dû également leur offrir le service de leurs mécaniciens, camions, garages, etc. Après avoir aidé ainsi les entrepreneurs souvent les services municipaux fonctionnaient au ralenti. Les membres du conseil municipal se disent quand même prêts à prêter à l'entrepreneur les pièces manquantes, à condition que ce dernier les remplacent dans les plus brefs délais. Toutefois, ce geste de courtoisie ne devra pas hypothéquer les services municipaux.

En ce moment la machinerie ou les véhicules qui sont utilisés à Povungnituk suffisent à peine aux besoins de la communauté. Comme certains l'ont déjà pensé avant eux, notamment à Ivujivik, ils croient que le plus bas soumissionnaire bâcle souvent son travail ou utilise de l'équipement vétuste, alors que celui qui

soumissionne plus haut effectue presque assurément un meilleur travail.

#### Mesures d'atténuation concernant l'équipement

La machinerie de l'entrepreneur devra être en parfait état de marche à son arrivée à Povungnituk.

Tout équipement vétuste devra être remisé par l'entrepreneur au dépotoir ou être acheminé vers le Sud. Cette opération devra se faire le plus rapidement possible. En aucun cas l'entrepreneur ne pourra se permettre de laisser ses véhicules en panne là où ils se sont arrêtés ou à des endroits qui n'ont pas été prévus à cet effet.

L'impact résiduel est jugé mineur et de courte durée.

#### 5.4.5.3 CIRCULATION DANS LE VILLAGE

Pour assurer la sécurité de la population lors de la période de construction certaines communautés du Nunavik ont déjà été amenées à exiger que l'entrepreneur respecte certaines règles: réglementation de la vitesse des véhicules dans le village; détournement de ces mêmes véhicules pour qu'ils évitent les voies achalandées; les véhicules lourds doivent toujours emprunter les voies qui leur sont réservées; obligation de l'entrepreneur à réparer immédiatement tous types de dommages qui peuvent être faits aux voies de circulation; ramasser immédiatement les matériaux qui peuvent s'échapper des camions; limiter l'accès des véhicules lourds aux zones du chantier seulement; interdiction d'accès à la piste à toute personne qui n'est pas autorisée (motocyclette, motoneige, etc.); etc. Plusieurs autres mesures de sécurité nous ont été proposées par la population de Povungnituk.

La section du village où nous retrouvons les citernes d'huile, la centrale électrique et les garages municipaux devrait être interdite aux véhicules lourds de l'entrepreneur.

#### Mesures d'atténuation concernant la circulation dans le village

L'entrepreneur établira avec la collaboration des représentants du ministère des Transports et des autorités locales les routes

à suivre, la vitesse de circulation et les modalités de surveillance.

Si les véhicules lourds doivent emprunter des rues du village, le surintendant de chantier devra superviser le travail d'un ou plusieurs signaleurs. Ces derniers seront surtout nécessaires aux heures où les élèves se présentent à l'école et aux heures où ils la quittent.

Le surintendant de chantier, ou son remplaçant (superviseur inuit), devra se présenter à l'école pour sensibiliser les jeunes sur les trajets que les véhicules emprunteront lors de la période de construction, sur les règles de conduite à suivre et sur les lieux qu'ils devront éviter.

L'entrepreneur devra s'assurer que les travaux qu'il aura effectués ne constitueront pas un facteur de risque entre deux saisons de construction.

Si l'entrepreneur devait nécessiter en quantités significatives des matériaux qui se retrouvent à l'est du village, c'est-à-dire en direction de la rivière, il est recommandé d'aménager une nouvelle rue faisant le lien avec le chemin de l'aéroport afin d'éviter un secteur qui est déjà jugé trop achalandé.

L'impact résiduel est jugé mineur et de courte durée.

#### 5.4.5.4 ORGANISATION DU CHANTIER ET TERRAINS REQUIS PAR L'ENTREPRENEUR

Au début du "programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques" certains élus municipaux des villages nordiques ont suggéré aux entrepreneurs d'occuper des bâtiments qui étaient situés au coeur même des villages afin, pensaient-ils, de faciliter les échanges inter-ethniques, d'éliminer toute discrimination, de créer de meilleurs rapports et de s'assurer des sources de revenus non négligeables. Cette politique devait également s'avérer plus économique pour l'entrepreneur puisqu'il n'était plus obligé de construire, d'exploiter et de démolir un campement temporaire.

Malheureusement cette politique de cohabitation ne s'est pas avérée aussi profitable qu'on l'avait espéré et c'est la raison pour laquelle on a toujours suggéré par la suite aux entrepreneurs d'établir leurs campements à la périphérie des villages.

À Povungnituk, pratiquement toutes les personnes rencontrées étaient d'accord pour que le campement des travailleurs de la construction soit construit à l'extérieur du village. Ces personnes aimeraient bien éviter que ne se reproduisent les mêmes problèmes avec lesquels elles ont eu à vivre au cours des derniers chantiers de construction. D'après elles une coexistence harmonieuse entre les Inuit et les Qallunaat en transit (lors des périodes de construction) est pratiquement impossible.

Si l'entrepreneur construisait ou apportait avec lui son campement (roulottes), la municipalité aimerait bien se l'approprier une fois que les travaux de construction seront terminés, mais seulement si celui-ci est en bon état. Si le campement n'est pas jugé salubre l'entrepreneur devra le rapporter avec lui dans le Sud ou le détruire. L'entrepreneur devra également réaménager le site qui a accueilli son campement avant de fermer le chantier.

Par ailleurs, au cours des dernières années le village de Povungnituk a eu de sérieux problèmes avec des jeunes qui s'étaient accoutumés aux produits toxiques comme le gaz propane et la colle. Bien que le problème ait sensiblement diminué ces derniers temps (moins de gaz propane dans le village), il semblerait que la situation se détériore dès qu'il y a des équipes de construction dans le village.

#### Recommandations concernant l'organisation du chantier et les terrains requis

Les terrains sur lesquels l'entrepreneur doit installer ses campements, garages, entrepôts et autres facilités sont des terres publiques. L'entrepreneur doit toutefois s'assurer de l'approbation de la localisation par les autorités locales.

Les produits dégageant des vapeurs toxiques tels la colle et le gaz propane seront entreposés à une distance suffisante du village dans un lieu surveillé sur une base régulière.

#### 5.4.5.5 SERVICES MUNICIPAUX

Selon le conseil municipal, tous les véhicules servant aux services municipaux fonctionnent à leur maximum et une demande additionnelle diminuerait grandement la qualité du service offert. En ce moment un camion pour la livraison d'eau et un autre camion pour la collecte des eaux usées figurent au haut de leur liste de projets capitaux (c'est en quelque sorte l'ARK qui décidera de la date de livraison de ces véhicules).

#### Recommandation sur les services municipaux

L'entrepreneur devra assurer lui-même l'approvisionnement en eau potable et l'évacuation des eaux usées et des déchets solides du campement ouvrier.

#### 5.4.5.6 ACCÈS À LA NOURRITURE TRADITIONNELLE ET AUX ACTIVITÉS DE CHASSE ET DE PÊCHE

Toutes les personnes interrogées croient que l'équipe de construction pourrait se procurer, si elle le désire, du caribou ou du poisson lors de son séjour à Povungnituk. Plusieurs Inuit, en manque d'argent, pourraient satisfaire une telle demande. Les lois qui interdisent de vendre de la nourriture "sauvage" devront toutefois être modifiées. Cependant, la nourriture qui sera vendue aux travailleurs ne devra absolument pas être expédiée au Sud; elle devra être consommée sur place.

En ce moment à Povungnituk, aucun Qallunaat ne peut chasser ou pêcher à moins qu'il (elle) ne soit marié (e) à un (e) Inuk. Cependant, les Inuit en général ne s'objecteraient pas à ce que les Qallunaat profitent de l'opportunité qui leur est offerte pour participer à des excursions de chasse ou de pêche. Même si aucun permis spécial n'est exigé actuellement à Povungnituk les gens du village n'accepteront toutefois pas que les Qallunaat partent chasser ou pêcher sans être accompagnés d'un guide. Ils comptent bien faire respecter cette mise en garde. D'après eux la chasse au Nord est bien différente de celle qui se pratique dans le Sud. Déjà certaines sorties avaient été proposées aux travailleurs de passage, mais peu avaient accepté d'y participer. Même si les Inuit "ne sortent pas le dimanche", la communauté ferme généralement les yeux lorsque certains prennent l'initiative d'emmener avec eux les Qallunaat qui le désirent.

## Recommandations

Les Inuit devront vendre leurs prises à la coopérative locale et celle-ci se chargera, par la suite, de répondre aux demandes des Qallunaat. De cette façon un meilleur contrôle sera exercé.

Par mesure de sécurité et pour respecter les exigences de la population, tous les Qallunaat qui désireront participer à des excursions de chasse ou de pêche devront être accompagnés d'un guide inuit.

### 5.4.5.7 PROBLÈMES SOCIAUX

Selon les personnes rencontrées, même si chaque individu devrait se sentir libre de faire ce qui lui plaît à condition de ne déranger personne, celui-ci devrait néanmoins respecter certaines règles de conduite élémentaires. Trop souvent déjà le village de Povungnituk a été confronté à des problèmes de drogue, d'alcool, de prostitution, ou encore de délits criminels lorsqu'une équipe de construction était de passage dans la communauté.

Bien que la consommation d'alcool soit légale et acceptée (on n'en vend toutefois pas dans le village) par la population inuit, plusieurs déplorent quand même les répercussions qui y sont habituellement associées. Trop souvent ils ont vu des travailleurs allochtones enivrés troubler la paix publique; trop souvent ils ont vu des ouvriers de la construction faire boire de jeunes adolescentes; trop souvent ils ont vu les Qallunaat échanger ou vendre de l'alcool aux Inuit; et trop souvent ils ont dû résoudre des problèmes causés par des Inuit qui s'étaient enivrés avec l'alcool des Qallunaat.

Il est vrai que les jeunes femmes se rendent régulièrement au campement des ouvriers et qu'elles en harcèlent souvent quelques-uns, c'est pourquoi il est difficile de convaincre ces travailleurs que les femmes peuvent être victimes d'agression de la part de leur entourage masculin (Inuit), alors qu'eux, les étrangers, ne risquent rien. Il est tout aussi vrai que des hommes et des femmes majeurs et consentants ne peuvent être arrêtés. Toutefois, les Inuit aimeraient bien que les travailleurs se tiennent à l'écart des jeunes et des femmes mariées.

Dans la plupart des villages du Nunavik les travailleurs de la construction ont dû se plier à certains règlements municipaux afin de limiter les problèmes sociaux. Certains de ces règlements interdisaient aux travailleurs de consommer de l'alcool ailleurs que dans leurs chambres, de même que d'accueillir dans les chambres qui que ce soit autre que les compagnons de travail. Si les employés ne respectaient pas ces règlements ils étaient alors passibles d'expulsion. Ailleurs on demandait au superviseur inuit d'avertir le surintendant de chantier de tout type d'abus, ou considéré comme tel par la communauté, d'alcool, de drogue ou de tout autre problème. Au besoin il devait informer les travailleurs communautaires locaux pour que ces derniers rencontrent les mineurs concernés. A Quaqtak on demandait même au surintendant de chantier d'identifier les jeunes filles ou garçons qui se rendaient au campement afin d'avertir leurs parents. On lui demandait aussi de les expulser.

À Povungnituk, le conseil municipal a déjà dressé une liste de règlements qui doivent être respectés par les travailleurs allochtones.

Il est déjà arrivé que certains travailleurs soient expulsés du village pour ne pas avoir respecté certaines règles de conduite. En effet, l'an dernier deux personnes ont dû quitter Povungnituk parce qu'ils avaient enfreint les règlements. Les règlements émis par le conseil municipal seront toujours effectifs au moment de la construction de l'aéroport et, aux dires de plusieurs, de nouveaux devraient s'y ajouter sous peu. Les gens ont déjà commencé à se rencontrer pour discuter du sujet. Tous considèrent que l'entrepreneur devrait prendre la responsabilité de les faire respecter.

#### Mesures d'atténuation concernant les problèmes sociaux

L'obligation qu'a l'entrepreneur de respecter les lois et les règlements en vigueur s'étend également aux règlements municipaux dont la teneur est apte à minimiser les problèmes sociaux dans la communauté.

Plusieurs personnes recommandent à l'entrepreneur d'engager un gardien pour éviter que les jeunes ne s'aventurent dans le campement au moment où les travailleurs sont sur le site de construction.



Puisque le problème ne concerne pas seulement les travailleurs de la construction, la communauté doit identifier sa part de responsabilité et arriver à un consensus sur les règles qu'elle serait prête à imposer tant à ses membres qu'aux ouvriers. Nous recommandons que le conseil municipal prenne les mesures qu'il estimera nécessaires, organise des rencontres ou prépare des documents pour fournir à la population de Povungnituk des recommandations ou directives en ce qui a trait à leur attitude envers les travailleurs allochtones.

Il est également recommandé que des activités sociales et culturelles soient organisées pour les travailleurs non-inuit afin d'aider ceux-ci à entretenir des rapports sains avec la population et à se familiariser avec certaines habitudes locales: soirées dansantes, joutes sportives, activités culturelles, projection de films, etc.

L'impact résiduel est jugé majeur et de durée moyenne.

#### 5.4.5.8 QUI DEVRA RÉGLER LES PROBLÈMES SOCIAUX

Tout problème qui surgit au niveau de l'entrepreneur se répercute sur la communauté. La mauvaise qualité de la machinerie, voire 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.

Selon plusieurs personnes consultées, l'entrepreneur devrait régler les problèmes que ses employés ont pu engendrer. Il est même déjà arrivé que ce soit l'entrepreneur, lui-même, qui ait expulsé des employés dont le comportement était jugé inacceptable. Malgré tout, c'est souvent le conseil municipal qui a la responsabilité de régler les problèmes sociaux du village. Les comités, par contre, se disent prêts à épauler le conseil si le besoin s'en fait sentir. Plusieurs regrettent que le village de Povungnituk ne dispose pas d'un constable de la Sûreté du Québec allochtone. Selon eux il y aurait beaucoup moins de problèmes dans le village si la Société du Québec était représentée. Quant aux représentants du comité d'école, ils croient qu'au cours du processus de sélection des travailleurs non-inuit on devrait s'attacher à choisir des travailleurs qui seraient susceptibles de s'entendre avec leurs compagnons de travail inuit et qui seraient capables de s'adapter aux conditions particulières des communautés nordiques.

#### 5.4.5.9 EMBAUCHE DE TRAVAILLEURS INUIT

Les personnes rencontrées au cours de notre séjour à Povungnituk nous ont fait comprendre pourquoi il fallait absolument faire d'énormes efforts afin de maximiser les opportunités d'emplois locaux, surtout au moment de la construction de l'aéroport. Comme toutes ces personnes nous croyons que le coût social du chômage est incalculable. Une diminution des sommes qui sont versées en paiements de transfert (prestations d'assurance-chômage et d'aide sociale) équivaut d'habitude à une augmentation des revenus bruts et également à une augmentation du niveau de la vie. Rappelons-nous qu'en 1983 (Duhaime, 1987) Povungnituk était considéré comme étant le village le plus pauvre du Nunavik, toute suite après Akulivik. Une masse salariale plus élevée dans le village entraînerait aussi une hausse du chiffre d'affaire des entreprises locales, car contrairement aux Qallunaat, les Inuit investissent leurs revenus salariaux dans le village même et non à l'extérieur du Nunavik.

Souvent un emploi salarié, même s'il est temporaire, permet au travailleur inuit de se procurer des produits qu'il n'était pas en mesure de s'offrir auparavant: motoneige, laveuse, sècheuse, moteur, télévision, etc. Son salaire peut également lui permettre de payer ses dettes à la coopérative locale ou au magasin La Baie. Les Inuit rencontrés reconnaissent qu'ils n'ont pas toujours su comment administrer les sommes reçues, toutefois il semblerait que cette situation se soit améliorée avec le temps. "Nous avons appris comment nous devons utiliser notre argent."

Les comités et les organisations qui ont participé à notre enquête croient que l'entrepreneur pourrait également tirer profit de l'engagement du personnel local:

- pas d'allocation d'éloignement à payer;
- pas de billets d'avion à payer;
- pas d'indemnités pour les bagages;
- pas de nourriture à payer;
- pas de logement à trouver;
- pas de problèmes sociaux à régler;
- etc.

Cependant, plusieurs entrepreneurs ne veulent pas d'Inuit dans leurs rangs parce qu'ils estiment que les inconvénients sont trop lourds. Il en coûte trop cher pour former ses employés et il vaut mieux, selon eux, investir dans des employés qui

finiront leurs contrats; "les Inuit sont trop peu réguliers et ne préviennent personne lorsqu'ils ont décidé de ne pas se présenter au travail."

Dans les autres villages du Nunavik qui ont accueilli de nouvelles infrastructures aéroportuaires, les entrepreneurs ont pratiquement toujours offert à la population locale plus de 7 200 heures de travail salarié (le nombre d'heures minimum garanties). Les ententes qui les liaient au promoteur ne leur imposaient toutefois aucune pénalité si ce quota n'était pas respecté. Pour les Inuit de Povungnituk, 7 200 heures garanties ne veut pas dire grand chose. Par contre, ils estiment que l'entrepreneur qui sera chargé des travaux devrait savoir que les Inuit veulent travailler. Ils estiment également que ce même entrepreneur devrait être intéressé à employer la main-d'oeuvre locale plutôt que de se sentir obligé de le faire.

Les emplois offerts sont souvent qualifiés de mineurs puisqu'on ne semble pas offrir aux Inuit la chance et l'opportunité de faire valoir leurs connaissances et compétences (par exemple, en tant que chauffeurs ou opérateurs de véhicules lourds). Selon nous le travail effectué à la cuisine, comme ménagère, blanchisseuse ou secrétaire ne devrait pas être comptabilisé dans les heures minimum garanties et si les emplois désirés par les Inuit (opérateurs et conducteurs surtout) ne peuvent leur être octroyés (les raisons sont toujours discutables) ils devront alors être remplacés par des emplois qui sont reliés au domaine de la construction. N'oublions pas que l'accès à des emplois peu valorisants s'associe généralement à une persistance à l'emploi faible, donc à une rotation de main-d'oeuvre et à une qualité de travail peu satisfaisante. L'entrepreneur n'a pas à s'inquiéter car il ne sera jamais considéré comme un voleur d'employés. Il semblerait que les principaux employeurs du village ne risquent pas de perdre leurs employés au moment de la construction de l'aéroport.

#### Recommandations concernant l'embauche de travailleurs Inuit

L'entrepreneur et le promoteur devront informer les résidents locaux des qualifications nécessaires (permis, cartes, cours de sécurité, etc.), ou des cours indispensables, pour accéder aux emplois disponibles. Toute formation acquise par qui que ce soit devra être reconnue. En plus, nous recommandons que les travailleurs qui viennent du Sud soient embauchés pour leur capacité à transmettre leurs connaissances à des gens de culture et de mentalité différentes, en plus de répondre aux exigences de la tâche pour laquelle ils ont été recrutés.

Selon les représentants de la communauté l'entrepreneur devrait, avant de monter au Nord avec son équipe, prendre connaissance de la quantité et de la qualité de la main-d'oeuvre locale disponible. Le conseil municipal sera même enchanté de lui fournir une liste de travailleurs qualifiés (avec expérience jugée pertinente) et une liste des emplois que la population de Povungnituk aimerait voir attribuer à des Inuit. Pour faciliter cette démarche le ministère des Transports du Québec devra lui avoir fait parvenir auparavant les informations suivantes:

- échéancier du projet;
- explication des étapes préalables à la réalisation du projet;
- nom de l'entrepreneur;
- la date d'arrivée de l'équipe de construction;
- le nombre d'ouvriers allochtones jugé indispensable;
- la liste des emplois qui pourraient être comblés par des Inuit;
- évaluation des besoins pour la nourriture, le logement, l'huile et l'essence;
- le type de sous-contrat de service qu'il serait possible de négocier avec l'entrepreneur;

En plus, le nombre d'heure garanties devra passer de 7 200 à 10 285 puisque la piste de Povungnituk aura une longueur de 5 000 pieds et non pas de 3 500 pieds.

Comme dans les autres chantiers du Nunavik un superviseur inuit devra être engagé par l'entrepreneur selon des critères de sélection déjà mis au point (Gendron, Lefebvre, 1986). Sa présence a, jusqu'à ce jour, été jugée essentielle pour améliorer les relations de travail entre les travailleurs allochtones et les Inuit. Entre autre fonction un superviseur inuit bien informé peut, avant le début des travaux de construction, rencontrer les personnes qui sont intéressées à travailler sur le chantier et leur exposer les critères de sélection (formation requise), leur parler de l'implication que la mise sous contrat entraîne, leur expliquer quelles sont les échelles de salaires et pourquoi elles existent, et il peut également les informer des contraintes qui sont associées à un travail de chantier, traduire les contrats d'embauche en inuktitut et fournir une description exhaustive des termes et des conditions d'emploi.

Au cours de la période de construction le superviseur inuit devra assister le représentant du ministère des Transports du Québec et il devra assurer la liaison avec le comité de coordination, l'entrepreneur et la municipalité. Il devra également superviser les travailleurs inuit et servir d'agent de liaison entre eux et l'entrepreneur. En plus, le superviseur inuit devra avertir le surintendant de chantier de tout abus, ou considéré comme tel par la communauté, d'alcool, de drogue ou de tout autre problème. Au besoin il devra organiser des rencontres entre les représentants du chantier et la municipalité pour discuter des problèmes qui ont pu survenir. Le superviseur inuit devra également renseigner le conseil municipal sur le déroulement du projet.

L'entrepreneur devra porter une attention toute particulière à la liste des travailleurs qualifiés qui lui sera remise par le conseil municipal et il devra faire tout en son possible pour incorporer des travailleurs inuit au sein de son "équipe qui est déjà bien rodée".

## 5.5 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SPÉCIFIQUES À LA PHASE D'EXPLOITATION

---

### 5.5.1 NORMES DE ZONAGE

La nouvelle piste étant suffisamment éloignée du village, les normes de zonage aérien n'auront aucune influence sur le milieu bâti du village. Cependant, il y aura des restrictions pour tout développement ultérieur entre le village et la piste. Signalons par contre que la municipalité prévoit que le développement du village s'effectuera vers l'ouest et non vers la piste, ce qui minimise les conflits éventuels.

### 5.5.2 PISTE, VOIE DE CIRCULATION, TABLIER ET SURFACES PROFILÉES

#### 5.5.2.1 CARIBOU

Nous avons vu précédemment que les caribous avaient envahi la région de Povungnituk (été, début de l'automne, hiver) et que ceux-ci traversent, en ce moment, le site choisi pour l'aéroport à la hauteur de deux vallons situés au nord et au sud de la piste (plan no. 3).

La plupart des auteurs considèrent que le caribou, de façon générale, ne se déplace pas au hasard, mais suit un trajet défini, déjà parcouru ou appris. La colonisation d'un nouveau lieu se ferait en fonction d'une économie énergétique ou en fonction de gains prévisibles. Si un groupe rencontre des conditions adverses au cours de ses déplacements, il empruntera un nouveau trajet et pourra l'adopter (Miller et al., 1972; Thompson, 1975; Northcott, 1985).

La présence physique d'une route ne semble pas avoir d'effet important sur le caribou (Northcott, 1985; Hill, 1985; Miller, 1983; Russel et Martell, 1983).

Dans presque tous les cas, le caribou traverse à des endroits où les infrastructures ne sont pas surélevées ou surbaissées de plus d'un mètre et où le champ visuel atteint au moins 50 mètres. C'est ainsi qu'il profite surtout de réseaux lacustres adjacents à une infrastructure pour s'approcher (Miller, 1989; Saricard, communication personnelle).

#### Recommandation concernant le caribou

Comme la piste sera construite en remblais relativement élevés (plusieurs mètres), il apparaît peu probable, à la lumière de la littérature consultée, que les caribous traversent la piste.

Il est recommandé que le personnel de l'aéroport note toute présence imprévue de caribou et qu'on apporte, s'il y a lieu, les correctifs jugés nécessaires (clôture ou autre).

#### 5.5.2.2 MILIEU VISUEL

L'aménagement de la piste de 5 000 pieds est projeté au nord du village sur un plateau comportant plusieurs escarpements rocheux. Le site est encadré de part et d'autre par deux plans d'eau orientés dans l'axe nord-sud. Le remblai de matériel granulaire prévu pour la construction de la piste s'élèvera de 3 à 4 mètres au-dessus des niveaux existants et sera visible principalement dans l'axe est et ouest. La piste sera très peu perceptible du village, étant donné que les principaux observateurs sont regroupés sur le flanc de la colline orienté vers le sud soit sur le versant opposé à la baie de Povungnituk. Considérant la hauteur respectable des remblais et la faible fréquentation du territoire, la piste n'engendrera qu'un impact

mineur en autant que la zone affectée par les travaux se limite à l'emprise de la piste.

### 5.5.3 AIDES À LA NAVIGATION

Selon les personnes rencontrées lors des consultations dans le village, le phare constituera un nouveau repère visuel, surtout s'il est aussi puissant que ceux qui ont été installés dans les autres villages nordiques. Cet impact est généralement considéré comme positif.

### 5.5.4 ROUTE D'ACCÈS À L'AÉROPORT

#### 5.5.4.1 ACCUMULATION DE NEIGE

Aucun problème majeur d'accumulation de neige n'est prévu sur le nouveau chemin d'accès même si elle nécessitera un entretien constant, surtout dans les dépressions.

#### 5.5.4.2 MILIEU VISUEL

Le chemin d'accès à la piste et la ligne électrique aérienne attenante à la route relient le village aux bâtiments aéroportuaires. Ces infrastructures sont localisées dans une dépression entre la colline au nord du village et la piste projetée et seront peu perceptibles du village. Il est prévu que la route sera construite en remblai à environ un mètre au-dessus du terrain naturel.

L'impact anticipé de la route sur le paysage est considéré faible compte tenu de la faible distance parcourue par la route entre les deux points et le fait qu'elle soit peu visible du village. Toutefois, la ligne électrique aérienne bordant cette route présente un élément de contraste vertical dans le paysage et constitue un impact visuel plus appréciable. La présence de cette ligne a pour effet d'accentuer l'impact visuel anticipé par la route et de rendre cette infrastructure plus importante aux yeux des observateurs. Donc, les impacts combinés des infrastructures du chemin d'accès et de la ligne aérienne présentent un impact visuel intermédiaire de longue durée.

Il n'existe aucune mesure susceptible d'atténuer cet impact.

### 5.5.5 BÂTIMENTS

Les deux bâtiments proposés soit l'aérogare et un hangar sont localisés à l'extrémité sud de la piste, légèrement en retrait et relié au chemin d'accès. Les bâtiments seront visuellement perceptibles principalement à partir du chemin d'accès jusqu'au sommet des collines au nord du village. Les résidents du village ne verront que partiellement les bâtiments étant situés sur le versant opposé de la colline. Selon leur déplacement hors du village, les installations seront très perceptibles et pourront servir de point de repère dans la région.

L'impact des bâtiments sera proportionnel à la forme, dimension, et couleur retenues. Les bâtiments seront d'un modèle similaire à celui de tous les aéroports. Il s'agit d'un impact visuel intermédiaire et de longue durée.

### 5.5.6 CARRIÈRES ET SABLIERES

#### 5.5.6.1 SÉCURITÉ

La seule préoccupation concernant les carrières et sablières durant la phase d'exploitation est la sécurité des lieux, tant pour les piétons que pour les motoneigistes devant se déplacer dans des conditions de visibilité parfois difficiles. L'excavation peut présenter un danger, particulièrement dans la carrière #1 où la dénivellation sera importante et où il y aura probablement accumulation d'eau.

#### Mesures d'atténuation concernant les carrières

L'abandon des carrières devra se faire en conformité avec l'article 26.17.2 du CCDG. Il faudra vérifier la stabilité des faces exploitées avant d'abandonner le site. Une clôture permanente devra ceinturer la carrière #1. Cette clôture sera installée à quatre mètres mesurés horizontalement à partir du bord en dernier palier exploité. De plus, l'entrepreneur devra éviter la stagnation des eaux.



#### 5.5.6.2 MILIEU VISUEL

La carrière #1 est située à l'est de la piste projetée sur le flanc d'une colline et à proximité d'un plan d'eau. La carrière est située en terrain naturel à une élévation de 20 mètres et sera exploitée sur une profondeur approximative de 13 mètres. La superficie globale d'exploitation est faible et qualifiée d'intervention ponctuelle dans le paysage. Il en va de même pour la carrière #2. Les carrières sont très peu perceptibles du village et des environs en plus d'être localisées dans une zone peu fréquentée. La carrière #1 sera cependant visible à partir de la route d'accès. L'effet visuel sera plus accentué en été à cause de l'absence de neige. Généralement, ces activités entraînent des répercussions importantes sur le paysage en plus de laisser une cicatrice permanente. Considérant la faible superficie d'exploitation, la définition précise de son emplacement, et la faible visibilité qu'elle offre aux zones habitées nous considérons que cette activité génère un impact faible. Toutefois, l'exploitation des carrières doit être effectuée dans une optique de préservation de l'environnement naturel tout en limitant les interventions autour de la carrière de façon à perturber le moins possible le paysage.

#### 5.5.7 CHEMIN D'ACCÈS AU DÉPOTOIR

Le chemin d'accès au dépotoir couvre une distance d'environ 3 900 mètres en direction ouest du village et en bordure de la baie de Povungnituk. La construction de cette infrastructure nécessite un remblai de 1 à 2 mètres au dessus du terrain naturel. Le chemin du dépotoir sera très perceptible dans un paysage essentiellement naturel et où l'intervention de l'homme est pratiquement absente. Le chemin laissera une cicatrice permanente au sol. L'impact global est jugé intermédiaire et de longue durée et il n'existe aucune mesure d'atténuation apte à réduire cet impact.

#### 5.5.8 LOGISTIQUE À LA PHASE D'EXPLOITATION

Selon le chef du bureau du ministère des Transports à Kuujuarapik, les contrats d'entretien sont généralement offerts aux municipalités. On devrait garantir environ 900 heures (\$ 40 l'heure) à la municipalité de Povungnituk, somme payée par le Ministère. L'équipement utilisé pour l'entretien de la piste et de la voie d'accès n'appartient cependant pas à la municipalité, mais bel et bien au ministère des Transports. Cet équipement ne peut pas être utilisé pour l'accomplissement

de travaux municipaux, sauf en cas d'urgence (le chef de bureau de Kuujjuarapik devra donner son autorisation). Les cours d'initiation, ou de perfectionnement, à l'utilisation de l'équipement seront donnés à Povungnituk. Jusqu'à ce jour le Ministère n'a reçu aucune plainte de la part d'Air Inuit ou de la population concernant l'entretien des pistes ou des voies d'accès.

Deux postes d'observateurs-communicateurs devront également être comblés au moment de la phase d'exploitation du nouvel aéroport. Généralement la commission scolaire Kativik affiche dans le village les postes qui sont offerts. Toutes les personnes qui auront été présélectionnées auront à passer un examen et seulement les deux ou trois qui auront obtenu les meilleurs résultats seront invités à faire un stage de formation à Fort Smith. Ce stage dure normalement entre quatre et six semaines. A leur retour ces personnes seront en mesure d'assurer la communication entre la tour de contrôle et les avions et elles seront aussi capables d'effectuer des relevés météorologiques. Les rapports de météo sont faits à toutes les heures (10 heures par jour) et cela sept jours par semaine. Les observateurs-communicateurs compilent entre autre des données sur la vitesse et la direction des vents, la température et la hauteur du plafond nuageux.

Selon le chef du bureau de Kuujjuarapik, le travail effectué par les responsables de l'entretien et par les observateurs-communicateurs est plus que satisfaisant. Les emplois qui ont été créés lors de la mise en exploitation des nouveaux aéroports semblent être considérés comme très valorisants et les rapports qui existent entre ces travailleurs locaux et le bureau chef paraissent fort satisfaisants. Selon les dires des observateurs-communicateurs rencontrés, il semblerait qu'ils se sentent passablement appuyés et encadrés et qu'ils aient des contacts fréquents avec les gens de Kuujjuarapik. Par contre, il semblerait qu'on prenne beaucoup trop de temps pour donner suite à leurs recommandations.

Les personnes rencontrées à Povungnituk croient qu'il est inconcevable que les postes d'observateurs-communicateurs soient comblés par des Qallunaat.

#### 5.5.9 ÉVOLUTION SOCIALE

À l'origine, la population de Povungnituk semblait avoir une certaine crainte vis-à-vis les répercussions sociales qu'on associe généralement à une piste d'atterrissage d'une telle

dimension. Elle considère aujourd'hui qu'elle ne peut ignorer le changement et qu'elle ne peut absolument pas s'isoler pour se protéger contre les problèmes qui accompagnent plus souvent qu'autrement ces mêmes changements.

Selon elle, les éléments désirables et non-désirables qui sont venus du Sud exercent déjà leur influence dans le village et il n'en revient qu'à la population de Povungnituk de s'ajuster en conséquence et de se prendre en main.

## 6. CONCLUSION

---

Aucun élément des milieux naturel ou humain ne constitue une contrainte à l'implantation et à l'exploitation du projet. Toutefois, ce sont les éléments du milieu humain qui comportent les degrés de résistance les plus élevés, les plus complexes au niveau de l'analyse, et qui sont également les plus nombreux. Les résistances les plus fortes se situent toutes à la phase de la construction du projet et ce, principalement à cause de l'identité culturelle de la population et de sa position économique.

Selon les différentes personnes qui ont participé à notre enquête les principaux effets positifs seraient:

- a) de l'emploi pour les travailleurs locaux;
- b) un ravitaillement plus rapide pour les entreprises locales;
- c) un service aérien possiblement amélioré;
- d) les évacuations d'urgence se feront d'une façon plus sécuritaire et elles pourront se faire à toutes heures du jour ou de la nuit;
- e) l'avion-ambulance devrait pouvoir se poser à Povungnituk;
- f) on pourrait assister à l'ouverture probable de petites entreprises;
- g) les prix des marchandises, s'ils ne diminuent pas, devraient au moins plafonner pour un certain temps;
- h) un certain nombre de pourvoiries pourraient voir le jour.

Quant aux effets négatifs rencontrés, les différents comités avancent les points suivants:

- a) une plus grande disponibilité de drogue et d'alcool;
- b) les oiseaux pourraient modifier leur trajet migratoire;
- c) il viendra peut-être plus de Qallunaat dans le village;
- d) certains produits seront plus accessibles et cela accentuera le processus d'acculturation;
- e) les caribous pourraient s'éloigner du village.

Pour contrecarrer l'effet de ces problèmes potentiels, le conseil municipal croit qu'il devra prendre ses responsabilités et faire respecter les règlements qu'il a déjà votés. Plusieurs croient que la Sûreté du Québec devrait s'assurer qu'il y ait des constables à Povungnituk au moment de la construction. D'autres, par contre, croient qu'il faudrait cesser de penser aux inconvénients probables et plutôt se concentrer sur l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et sur le développement économique de la communauté.

Comme les autres villages du Nunavik ne se sont pas particulièrement plaints outre mesure des impacts négatifs issus de la construction de leurs aéroports, les gens de Povungnituk croient qu'il n'en tient qu'à eux de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que leur vécu et leur milieu de vie ne soient pas perturbés plus qu'il ne le faut. La population de Povungnituk a déjà chargé les différents comités locaux de réfléchir sur les éventuelles situations qui pourraient se produire pendant et après la construction du nouvel aéroport.

Nous avons vu tout au long de cette étude travail que la population de Povungnituk était fort satisfaite de recevoir enfin son aéroport quoiqu'elle aurait bien aimé que la piste soit plus longue (6 000 pieds au lieu de 5 000) et plus large. En général, la population n'est pas satisfaite du service aérien qui est offert sur la côte de la baie d'Hudson, mais elle espère bien que les nouvelles infrastructures aéroportuaires amélioreront la situation. Le site choisi pour accueillir l'aéroport semble convenable, sauf qu'on aimerait bien être assuré que le lac Tasiapik ne soit pas perturbé au moment de la construction. Les Inuit de Povungnituk ont compris avec le temps qu'il y a toujours un prix à payer lorsque des projets de construction de ce genre sont amorcés sur leur territoire. Ils savent que la construction et l'exploitation du nouvel aéroport auront des impacts négatifs sur le milieu naturel, sur la faune et sur certaines de leurs habitudes de vie, toutefois, ils se sentent disposés à payer ce prix pour obtenir enfin l'aéroport tant désiré. Plusieurs mesures devront être prises afin de minimiser les impacts négatifs qui pourraient survenir tant au moment de la construction qu'au moment de l'exploitation de l'aéroport. La population de Povungnituk se sent prête à accueillir les travailleurs allochtones et elle envisage en toute honnêteté entretenir des rapports sains avec ces "infatigables travailleurs".

## BIBLIOGRAPHIE

---

- ADMINISTRATION RÉGIONALE KATIVIK (1987). Répertoire des ressources humaines. Kuujuaq.
- ARK, MAKIVIK. Folio presented to the people of Povungnituk.
- ARK, CSK, FCNQ, MAKIVIK (198 ). La main-d'oeuvre inuit et l'industrie de la construction dans la région Kativik. Mémoire présenté à la Commission parlementaire de l'économie et du travail. Document soumis conjointement par: ARK, MAKIVIK, CSK, FCNQ.
- BANFIELD, A.W.F., Les mammifères du Canada, Musée national des sciences naturelles, P.V.P., 1974, 406 p.
- BOUCHARD, S., PELLETIER, C. (1986). La justice en question. Evaluation de projets de création d'un comité de justice à Povungnituk. Centre de recherche et d'analyse en sciences humaines (ssDcc inc.).
- BOURNÉRIAS, M. Observations sur la flore et la végétation des environs de Puvirnituk (Nouveau-Québec). Nat. Can., 98(3), 1971. ✕
- BOURNERIAS, M. Flore arctique (Lichens, bryophytes, spermatophytes aux environs de Puvirnituk (Nouveau-Québec). Nat. can., 102 (6), 1975.
- CAMERON, R.D., WHITTEN, K.R., SMITH, W.T. and D.D. ROBY. Caribou Distribution and Group Composition Associated with Construction of the Trans-Alaska Pipeline, Can. Field Nat., 1979, 93: 155-162.
- COTÉ, M. et Y. BÉDARD. Analyse de volume du réseau aérien omnibus de la division de Québec, 1986.
- COUTURIER, SERGE, 1987, Vers un plan de gestion du caribou, Rencontre, vol. 9, #1, pp. 7-9.
- CRETE, M., LE HENAFF, D., NAULT, R., VANDAL, D. ET N. LYZOTTE, Estimation du nombre de caribous associés aux aires de mise bas de la rivière aux Feuilles et de la rivière George en 1986, Dir. de la Faune terrestre et Dir. région du Nouveau-Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Québec, 1987, 35 p.
- CSN (1986). Une réalité différente. Rapport présenté à la Commission Rochon.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

- CURATOLO, J.A. AND S.M. MURPHY, The Effects of Pipelines, Roads and Traffic on Movements of Caribou, Rangifer Tarandus, Can. Field Nat., 1986, 100: 218-224.
- DOUGLAS, R.J.W., Géologie et ressources minérales au Canada, Ministère d'Énergie et Ressources, Commission géologique du Canada, tomes 1 et 2, 1972, tome 3.
- DRYADE (LE GROUPE), Étude thématique du plateau de la toundra de l'Ungava, région naturelle 25. Parcs Canada, janvier 1982, 176 p.
- DUHAIME, G. (1987). Le pays des Inuit. La situation économique 1983. Laboratoire de recherches sociologiques. Rapport no. 3. Département de sociologie, Université Laval.
- DYKE, A.S., V.K. PREST, Paleogeography of Northern North America 18,000 - 5,000 years ago. Publié par la Commission géologique du Canada, carte no. 1703A. α
- ENTRACO, Aéroport nordique: Quaqtq, Étude des impacts sur l'environnement, ministère des Transports, Service Environnement, s.d., 251 p. α
- ENVIRONNEMENT CANADA, Normales climatiques au Canada 1951-1980. Températures et précipitations. Service de l'Environnement atmosphérique, 216 p.
- FANCY, S.G., Movements and Activities of Caribous near Oil Drilling Sites of the Edge of and Oil Field and near an Isolated Drilling Operation. Proceedings of the 1st North American Caribou Workshop, 1983, p. 63
- FÉDÉRATION DES COOPÉRATIVES DU NOUVEAU-QUÉBEC, The Povungnituk Airstrip, 1985.
- FÉDÉRATION DES COOPÉRATIVES DU NOUVEAU-QUÉBEC (1989). Growing with CO-OPS.
- GENDRON, LEFEBVRE, Suivi environnemental - Aéroports nordiques, MTQ, 1986, 81 p.
- GODFREY, W.E., Les oiseaux du Canada, Musée national des sciences naturelles, Musée national du Canada, 1979, 506 p.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Atlas climatologique du Québec, Températures et précipitations, Québec, 1978, Service de l'Environnement atmosphérique.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

- HARE, F.K., M.K. THOMAS, Climate Canada, Wiley Publishers of Canada Limited, Toronto, 1974.
- HILL, E.L., A Preliminary Examination of the Behavioral Reaction of Caribou to the Upper Salmon Hydroelectric Development in Newfoundland, in Meredith, T.C. and A. Martell (eds), Proceedings of the 2nd North American Caribou Workshop, Val Morin, Québec, 1986, pp. 86-96.
- HUOT, J. ET M. PARE, Surveillance écologique du Complexe La Grande: synthèse des études sur le caribou de la région de Caniapiscau, rapport interne, Société d'Énergie de la baie James, 86 p.
- KEMP, W.B. (1985). Social impact assesment for the northern airports infrastructure improvement program: Povungnituk. Paper submitted to SOMER. Société Makivik (document de travail).
- KLEIN, D.R., Reaction of Caribou and Reindeer to Obstruction: A Reassessment, in E.Reimers, E. Gaare et S. Skienneberg (eds), Proceedings of the 2nd International Reindeer/Caribou Symposium, Norway, 1980, pp. 519-527.
- LABBE, J. (1987). Les Inuit du Nord québécois et leur santé. Projet Nord, DSC du C.H.U.L..
- LABORATOIRE DE BÉTON LTÉE, Relevés géotechniques - Aéroport de Povungnituk, dossier #G4240-G, rapport OIG (1283), décembre 1983.
- LEMONS, N. Composantes sociales et culturelles - Aéroports nordiques, MTQ, Service de l'environnement, 1988, 9 p. + annexes.
- MAKIVIK, Representations with Respect to the Airstrip at Povungnituk, 1986.
- MERCIER, E., MAHONEY, S., CURNEW, K. AND C. FINLAY, Distribution and Abundance of Insular Newfoundland Caribou and the Effects of Human Activities, in T.D. Meredith and A. Martell (eds), Proceedings of the 2nd North American Caribou Workshop, Val Morin, Québec, 1985, pp. 15-32.
- MILLER, F.L., Some Physical Characteristics of Caribou Spring Migration Crossing Sites of the Dempster Highway, Yukon Territory, in D.E. Russell and A.M. Martell (eds), Proceedings of the 1st North American Caribou Workshop, Whitehorse, Yukon, 1983, pp. 10-21.



## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES DU QUÉBEC, Climat du Québec septentrional, Québec 1967.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Cahier des Charges et Devis Généraux, (1986).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Suivi environnemental du projet des aéroports nordiques, Service de l'environnement, 1988.
- MURPHY, S.M. AND J.A. CURATOLO, Activity Budgets and Movement Rates of Caribou Encountering Pipelines, Roads and Traffic in Northern Alaska, Can. Journal of Zoology, vol. 65, 1987, pp. 2483-2490.
- NORTHCOTT, P.L., Movement and Distribution of Caribou in Relation to the Upper Salmon Hydroelectric Development, Newfoundland, in T.E. Meredith and A. Martell (eds), Proceedings of the 2nd North American Caribou Workshop, Val Morin, Québec, 1989, pp. 69-84.
- OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DEVELOPPEMENT DU QUÉBEC, Le nord du Québec, profil régional, O.P.D.Q., Service des communications, 1984, 184 p.
- PAYETTE, SERGE, La limite septentrionale des forêts sur la côte orientale de la baie d'Hudson, Nouveau-Québec. Le Naturaliste Canadien, vol. 102, Sainte-Foy, Université Laval, 1975, pp. 317-329.
- PAYETTE, SERGE, The Forest Tundra and Present Tree-Line of the Northern Quebec-Labrador Peninsula, Tree-Line Ecology, Proceedings of the Northern Quebec Tree-Line Conference, Collection Nordicana, #47, C.E.N., Université Laval, pp. 3-23.
- PHILIE, PIERRE, Étude d'impact sur les variables sociales et culturelles: Communauté de Povungnituk, SOMER, janvier 1990, 146 p. (document de travail).
- PLURAM, Aéroport nordique d'Aupaluk - Étude d'impact sur l'environnement, ministère des Transports, Service Environnement, mars 1989, 121 p. α
- PRIEST, V.K., Retreat of Wisconsin and Recent Ice in North America. Commission géologique du Canada, carte 1257A. α
- RECHERCHES AMÉRINDIENNES AU QUÉBEC (1988). Baie James et Nord Québécois: Dix ans après. S. Vincent, G. Bowers (ed.). Montréal.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

- RUSSELL, D.E. AND A.M. MARTELL, Influence of the Dempster Highway on the Activity of the Porcupine Caribou Herd, in D.E. Russell and A.M. Martell (eds), Proceedings of the 1st North American Caribou Workshop, Whitehorse, Yukon, 1983, pp. 22-26.
- SIMARD, J.J. (1988). La condition autochtone et l'État québécois. Le cas des services socio-sanitaires. Document présenté à la Commission d'enquête sur les services de santé et les services sociaux.
- SIMARD, J.J. (1979). Terre et pouvoir au Nouveau-Québec. Etudes/Inuit/Studies, 3,1,101-129.
- SMITH, T. ET M. HAMMILL, Population Estimates of White Whales in James Bay, Eastern Hudson Bay and Ungava Bay, Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences (43), 1986.
- SOMER. Etude économique sur les caractéristiques de la piste à Povungnituk, par Alain Bonnin, pour le MTQ, 1988, 73 p. (documents de travail).
- THOMPSON, B.R., Leadership in the Wild Reindeer in Norway, in J.R. Luick, P.C. Lent, D.R. Klein and R.G. White (eds), Proceedings of the 1st International Reindeer/Caribou Symposium, 1975, pp. 462-474.
- VALKENBURG, P. AND J.L. DAVIS, The Reaction of Caribou to Aircrafts: a Comparison of Two Herds, in D.E. Russell and A.M. Martell (eds), Proceedings of the 1st North American Caribou Workshop, Whitehorse, Yukon, 1983, pp. 7-10.

# Annexe 1

Étude de potentiel archéologique

## TABLE DES MATIERES

	Page
1. ARCHÉOLOGIE	1
2. ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE	2
2.1. Méthodologie	2
3. BREF HISTORIQUE DE L'OCCUPATION HUMAINE DANS L'UNGAVA	5
4. DESCRIPTION DE L'AIRE D'ÉTUDE	7
4.1. Localisation et contexte physique	7
4.2. Climat et biologie	7
4.3. Paléoenvironnement	7
5. DONNÉES D'ANALYSE	9
5.1. Données archéologiques	9
5.2. Données de pré-inventaire	9
6. DÉLIMITATION DES ZONES DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE	13
7. INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE	23
7.1. Contexte du projet et objectifs	23
8. MÉTHODOLOGIE DE TERRAIN	24
9. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE	26

TABLE DES MATIERES (suite)

	Page
10. INTERPRÉTATION PRÉLIMINAIRE	28
11. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	30
BIBLIOGRAPHIE	32

## 1. ARCHÉOLOGIE

La démarche systématique de l'archéologie comprend l'étude de potentiel archéologique, l'inventaire, la fouille, l'analyse et la mise en valeur. L'identification des impacts éventuels sur des sites archéologiques implique cependant deux étapes de cette démarche: soit l'étude de potentiel archéologique<sup>1</sup> et l'inventaire archéologique<sup>2</sup>.

Dans l'éventualité de la découverte de sites archéologiques, ceux-ci seront évalués et feront, le cas échéant, l'objet de fouilles archéologiques ou de mesures de protection.

---

1. Etude réalisée en novembre 1984 par la firme Aménatech Inc.

2. Inventaire réalisé par l'Institut culturel Avataq, juillet 1985.

## 2. ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE<sup>1</sup>

### 2.1. Méthodologie

L'étude de potentiel archéologique d'une aire donnée implique, dans un premier temps, une recherche de la documentation pertinente à l'occupation humaine de la région. Il s'agit de documents archéologiques, ethnohistoriques, historiques, traitant du paléoenvironnement, de l'environnement actuel et des ressources biologiques de la région. Ces informations servent de base à l'élaboration des critères d'évaluation du potentiel archéologique des lieux faisant partie de l'aire d'étude.

Ces critères sont établis à partir de l'intégration et de la hiérarchisation des diverses variables biophysiques caractérisant les sites archéologiques déjà localisés dans la région. Ces critères, incluant la morpho-sédimentologie, le drainage, la topographie et les ressources hydrographiques, servent à évaluer chaque zone selon trois (3) degrés relatifs de potentiel archéologique: fort, moyen et faible ou nul. Chacun de ces degrés est associé à un ensemble de critères qui, selon la documentation consultée, sont d'importance variable pour l'implantation humaine dans la région étudiée (tableau 1).

L'évaluation du degré de potentiel de chaque zone entraîne leur catégorisation dans l'une des trois (3) zones de potentiel établies et nommées potentiel désignées A, B et C. Les zones A correspondent aux endroits les plus susceptibles de livrer des traces ou des vestiges d'occupation humaine, alors que les zones C présentent des conditions permettant l'établissement humain, la probabilité d'y trouver des sites est donc bonne.

Ces zones de potentiel sont déterminées par l'interprétation de photographies aériennes et de cartes topographiques. Cette interprétation tient compte des caractéristiques physiques et de la localisation spatiale des différents emplacements en fonction de l'évolution post-glaciaire du paysage.

Les différentes zones de potentiel délimitées sont circonscrites sur une carte topographique à l'échelle 1:20,000. Chacune de ces zones est identifiée par un code alpha-numérique, facilitant la description des zones (tableau 3).

---

1. Synthèse du rapport d'Aménatech Inc., 1984.

Tableau 1 - Délimitation des zones de potentiel archéologique  
Critères d'évaluation particuliers

Critères	A	Degré de potentiel B	C
Géographie	Petites et grandes baies et avancées de terre, isthmes et promontoires, flancs des vallées.	Côtes et rives de contour rectiligne.	Falaises, talus de collines, marécages, etc.
Morpho-sédimentologie	Cordons de plages soulevées, plages actuelles et terrasses composées de sable, gravier et blocs, champs de blocs, dépôts meubles de drainage efficace intercalés entre les affleurements rocheux.	Épandages fluvioglaciers et glaciaires composés de till ou autres matériaux granuleux modérément bien drainés, eskers, moraines, etc.	Alluvions récentes, dépôts de limon-argile, roc.
Situation hydrographique	Sur les rives, autour ou à proximité des plans et cours d'eau actuels ainsi qu'au bord des anciens réseaux hydrographiques à 3 m au moins de la côte.	Sur les rives ou à proximité des anciens réseaux hydrographiques situés entre 3 et 5 km de la côte.	Petits étangs, ruisseaux et anciens réseaux hydrographiques localisés à plus de 5 km de la côte.



Tableau 1 - Délimitation des zones de potentiel archéologique  
 Critères d'évaluation particuliers (suite)

Critères	A	Degré de potentiel B	C
Élévation			
a) Côte	0 à 50 m au-dessus du niveau de la mer.	50 à 80 m.	Plus de 80 m.
b) Intérieur	0 à 15 m au-dessus du niveau des lacs et ri- vières importantes.	15 à 25 m.	Plus de 25 m.

### 3. BREF HISTORIQUE DE L'OCCUPATION HUMAINE DANS L'UNGAVA

L'occupation humaine la plus ancienne reconnue actuellement dans l'Ungava est associée aux groupes prédorséliens. Cette occupation est une manifestation paléoesquimaude ancienne de la Tradition Microlithique de l'Arctique. Ce peuplement ancien fait par des groupes originaires de l'aire principale de l'Arctique oriental, aurait été effectué entre 3 600 - 3 000 B.P.

Jusqu'à maintenant, quatorze (14) sites prédorséliens ont été répertoriés dans l'Ungava et les régions avoisinantes (i.e. sur l'île Mansel et dans la région de Kuujuarapik). Ces sites sont situés sur des paléoplages de gravier et dans des champs de blocs soulevés situés entre 12 et 126 m d'altitude. La distance de ces emplacements par rapport à la rive actuelle varie de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres. Cependant, la localisation côtière de l'ensemble de ces sites suggère que l'économie de subsistance des groupes prédorséliens dans l'Ungava était principalement orientée vers l'exploitation des mammifères marins.

Dans l'Ungava, la culture prédorséliens fut suivie par la culture dorsélienne. Cette dernière est datée entre 2 700 et 400 B.P. environ. De nombreux sites dorséliens ont été localisés dans l'arrière-pays ainsi que sur la côte de la péninsule d'Ungava. La plupart de ces sites sont localisés sur les plages et où on retrouve des dépôts de sable et gravier, sur le contour des baies, des avancées de terre et des côtes de contour irrégulier, aux embouchures et le long des rivières importantes et au bord des lacs. La majorité de ces emplacements se retrouve entre 10 et 20 m d'altitude et relativement près de la rive actuelle.

La distribution des sites dorséliens dans l'Ungava indique un schème de subsistance basé sur l'exploitation des ressources côtières et intérieures, principalement des espèces de phoques, du morse et du caribou. Différentes espèces d'oiseaux aquatiques migrateurs et de poissons furent également exploitées.

La culture dorsélienne fut suivie, dans l'Arctique canadien, par la culture thuléenne. L'arrivée de cette population dans le territoire correspond à la migration de groupes de chasseurs de grandes baleines de l'Alaska qui se sont déplacés jusqu'au Groenland vers 900 B.P. Suite à cette migration, ces groupes se sont étendus vers le sud, s'installant dans l'Ungava entre le 12ième et le 15ième siècle.

Les nombreux sites thuléens, localisés tant sur la côte qu'à l'intérieur des terres de l'Ungava, suggèrent que les schèmes d'établissement et de subsistance de ces groupes néo-esquimaux étaient semblables à ceux des groupes dorséliens de cette région. En effet, des occupations dorséliennes et thuléennes se retrouvent

fréquemment dans un même site. Toutefois, la majorité des sites thuléens est localisée à moins de 10 m d'altitude et sur la rive actuelle, ou à proximité.

La préhistoire de l'Ungava serait complétée sur une occupation norroise, cette théorie controversée est suggérée par la mise à jour de sites présentant des maisons longues et des aménagements de pierre, tels des cairns-balises. Cependant, étant donné que ces sites n'ont livré que des vestiges de culture dorsétienne, il est plus vraisemblable qu'il s'agisse de sites paléoesquimaux plutôt que des sites associés aux narrois pré-colombiens.

La période historique de l'Ungava a débuté avec le voyage de Henry Hudson, en 1610. Cependant, durant les 250 années suivantes, cette région est demeurée peu explorée et peu exploitée par les européens et les euro-canadiens. Toutefois, à partir de la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, la Compagnie de la Baie d'Hudson a commencé à intensifier ces activités commerciales dans l'Ungava, établissant de nombreux postes de traite permanents dans la région entre 1866 et 1945. L'intensification de ces activités fut accompagnée par l'installation d'agences du gouvernement fédéral dans la région au cours des années 1930 et, pendant la décennie suivante, par l'établissement de bases militaires à Kuujuaq et à Kuujuarapik. La période subséquente est caractérisée par une implication de plus en plus grande des gouvernements, comme en témoigne en 1975 la signature de la Convention de la Baie James et du Nord québécois.

L'accroissement du nombre de compagnies, de missionnaires et d'organismes gouvernementaux dans l'Ungava a influencé les schèmes d'établissement et de subsistance des Inuit du Nouveau-Québec. Ces changements, commençant entre 1880 et 1920, sont caractérisés par l'implication des Inuit dans la traite des fourrures, par l'établissement de villages inuit permanents près des postes de traite et par une acquisition de marchandises allochtones. Cependant, une grande partie de l'économie de subsistance des Inuit du Nouveau-Québec a continué d'être basée sur l'exploitation des ressources alimentaires traditionnelles et ce, jusqu'à nos jours.

## 4. DESCRIPTION DE L'AIRE D'ÉTUDE

### 4.1. Localisation et contexte physique

L'aire d'étude, spécifique à l'étude de potentiel archéologique, est localisée dans la municipalité de Povungnituk, sur la côte centre nord-est de la mer d'Hudson, au Nouveau-Québec. Cette aire comprend la terre ferme s'étendant sur un rayon de 5 km ayant comme point de départ le centre du village.

L'aire est située dans le secteur nord-ouest de la province tectonique du Lac Supérieur. Cette aire est située dans le secteur nord-est du Plateau de Larch, dans la région physiographique de James. Ce plateau, dont l'altitude varie de 150 à 450 m, est de relief ondulé. Une couche relativement mince et discontinue de till ainsi que des dépôts marins s'y retrouvent de façon sporadique. Cependant, la majorité de la surface du plateau est constituée de la roche-mère. L'aire d'étude couvre un rayon de 5 km ayant comme point de départ le centre du village (plan en annexe).

### 4.2. Climat et biologie

L'aire d'étude est située dans la zone climatique de toundra polaire, zone influencée par la Masse d'air arctique. Les précipitations annuelles, sont de l'ordre de 500 mm, dont la moitié sous forme de neige. La température annuelle moyenne est de  $-7,5^{\circ}\text{C}$ . Les vents du nord-ouest et de l'ouest sont prédominants.

La végétation de l'aire est de type toundra herbeuse. Cette végétation est composée principalement de mousses, de lichens, d'herbacées et de laïches. Les arbustes comprennent le bouleau nain, le saule et l'aulne. Dans les endroits humides, on retrouve quelques colonies de sphaigne.

La faune de la région est typique de l'Arctique. Elle inclut, en particulier, plusieurs espèces de phoques, le beluga, et l'ours polaire. Le morse, autrefois abondant dans la partie nord-est de l'Ungava, est aujourd'hui de plus en plus. D'autres animaux présents dans les environs de l'aire d'étude comprennent le caribou, le renard, le vison ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux et de poissons.

### 4.3. Paléoenvironnement

La déglaciation wisconsinienne finale a débuté dans l'Hudsonie vers 9 000 B.P. Environ 2 500 ans plus tard, presque toute la péninsule d'Ungava fut libérée des glaces de l'inlandsis laurentien. Cette

déglaciation suivie par la transgression marine de la mer de Tyrrell, datée entre 8 000 et 7 000 B.P., couvrit toutes les terres situées le long de la baie d'Hudson et de la Baie James. Ce n'est que vers 3 000 B.P. que la côte actuelle de la baie d'Hudson émergea.

La végétation colonisatrice du territoire, qui s'installa dans les zones côtières vers 8 000 B.P., était de type toundra herbeuse éparses. Cette végétation fut remplacée, vers 5 500 B.P., par une toundra arbustive et, 3 000 ans plus tard, par une deuxième toundra herbeuse. Cette dernière a persisté jusqu'à nos jours sans aucun changement significatif.

## 5. DONNÉES D'ANALYSE

### 5.1. Données archéologiques

Six (6) sites archéologiques étaient déjà identifiés dans la région de Povungnituk, dont trois (3) localisés dans l'aire d'étude. Des occupations thuléennes sont suggérées pour deux (2) de ces sites. L'appartenance culturelle des quatre (4) autres reste à déterminer (tableau 2).

Des sites connus, deux (2) sont localisés sur la côte de la mer d'Hudson et trois (3) autres au bord de la rivière Povungnituk. L'autre site se trouve au lac Povungnituk, à environ 22 km du village.

Les données actuellement disponibles nous révèlent que ces six (6) sites sont situés sur les dépôts de sable et gravier bien drainés. L'élévation de trois (3) d'entre eux varie de 0 à 15 mètres d'altitude.

### 5.2. Données de pré-inventaire

Les données archéologiques sont complétées par des informations recueillies lors d'un pré-inventaire réalisé par le ministère des Transports du Québec, auprès d'informateurs inuit du village et par une inspection visuelle sur le terrain. Ces informations s'avèrent importantes en ce qui concerne la localisation des sites préhistoriques, les schèmes d'utilisation des terres et des ressources disponibles dans la région. D'autre part, ces informations, ajoutées aux données archéologiques déjà recueillies dans la région, permettent de vérifier les critères établis pour l'évaluation du degré de potentiel archéologique des endroits compris dans l'aire d'étude.

Tableau 2. - Sommaire des principales caractéristiques et des interprétations des sites archéologiques rapportés dans la région de Povungnituk

Sources: Laboratoire d'archéologie de l'U.Q.A.M. 1980; archives du ministère des Affaires culturelles, Wallrath, 1958

CODES:

Appartenance culturelle: PE - paléoesquimau indéterminé  
NE - néoesquimau indéterminé  
PRE - pré-dorsetien  
DOR - dorsétien  
TH - thuléen  
HI - historique  
CO - contemporaine  
IND - indéterminé  
(?) - non confirmé

Fonction et saison  
présumée:

E - été  
H - hiver  
S.M. - saisons multiples  
IND - indéterminé  
(m) - mètres

Situation:

N.D. - non déterminé

Tableau 2 - Sommaire des principales caractéristiques et des interprétations des sites archéologiques rapportés dans la région de Povungnituk  
 Sources: Laboratoire d'archéologie de l'U.Q.A.M. 1980; archives du ministère des Affaires culturelles, Wallrath, 1958

Code Borden	Chronologie et/ou appartenance culturelle	Fonction présumée	Structures	Localisation	Altitude (m)	Situation du site Distance de la rive (m)
JaGf-1	Th, HI, CO	Établissement (S.M.)	7 structures d'habitation semi-souterraines, 10 cercles de tente, plusieurs caches à viande	A la baie de Nelluak, rive sud du lac Povungnituk, environ 22 km à l'est du village de Povungnituk	N.D.	0
JaGh-1	TH	Établissement (H)	11 structures d'habitation semi-souterraines	Proche à la compagnie de la Baie d'Hudson dans le village de Povungnituk	5	100
JaGh-2	IND	Établissement (E)	Plusieurs cercles de tente et quelques caches faites en pierre	Au Pointe fish, rive sud de l'embouchure de la rivière Povungnituk	0 à 15	30 à 500



Tableau 2 - Sommaire des principales caractéristiques et des interprétations des sites archéologiques rapportés dans la région de Povungnituk  
 Sources: Laboratoire d'archéologie de l'U.Q.A.M. 1980; archives du ministère des Affaires culturelles, Wallrath, 1958

Code Borden	Chronologie et/ou appartenance culturelle	Fonction présumée	Structures	Localisation	Altitude (m)	Situation du site Distance de la rive (m)
JaGj-1	IND	Multiple	7 cercles de tente, 7 cairns, plusieurs caches et quelques autres aménagements en pierre	Au Cap Anderson environ 22 km au nord-ouest du village de Povungnituk	N.D.	N.D.
JaGj-2	IND	IND	Site signalé par un informateur inuit local: aucune information disponible	Au Cap Margaret, au nord-est du Cap Anderson	N.D.	N.D.

## 6. DÉLIMITATION DES ZONES DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE (FIGURE 1)

Au total, huit (8) zones de fort potentiel archéologique furent délimitées dans l'aire d'étude, totalisant une superficie de 15,705 km<sup>2</sup>. Elles comprennent des cordons de plages, des terrasses et des dépôts de sable et gravier situés le long de la côte ou à proximité de la baie. Leur élévation varie de 0 à 20 m d'altitude.

La superficie totale des cinq (5) zones de potentiel moyen est de 2,65 km<sup>2</sup>. Ces zones, présumées moins propices à l'implantation humaine, sont constituées de moraines, de till et de dépôts de matériaux granuleux moins bien drainés. L'altitude de ces zones varie entre 5 et 20 m d'altitude.

La majeure partie de l'aire d'étude est évaluée comme étant de potentiel faible ou nul. Ces zones, recouvrant une superficie totale de 30,37 km<sup>2</sup>, sont composées d'affleurement rocheux et de dépôts mal drainés, humides, de moraines délavées et d'alluvions. Les zones de potentiel faible ou nul se trouvent entre 0 et 40 m d'altitude au-dessus du niveau de la mer.

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
A-1*	JaGh-1	S'étendant le long du bord nord de la rivière Povungnituk depuis la limite ouest des camps saisonniers Tupirvialuk jusqu'à la limite nord de l'aire d'étude	Dépôts de sable et de sable et gravier, avancées de terre composées de till généralement bien drainé plusieurs affleurements rocheux et espaces restreints occupés par du matériel morainiques	0-12	2,9	1,5
A-2		Le village de Povungnituk et ses environs immédiats, bord nord de la	Cordons de plages et dépôts de sable et de sable gravier alternant	0 à 10	0,15	0,25

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
		rivière Povungnituk	avec des affleurements rocheux			
A-3		Entre deux petites baies au nord de la rivière Povungnituk, à l'ouest de la zone A-2	Cordons de plages de sable et de sable gravier	0 à 10	0,075	0,25
A-4*		Secteur nord de l'embouchure de la rivière Povungnituk s'étendant de la petite baie délimitant la zone A-3 jusqu'à l'ouest de	Cordons de plage et dépôts de sable et gravier; potentiel des espaces inclus dans cette zone (située à l'extérieur de la couver-	0 à 20	1,8	1,0

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
A-5		Big Finger Point	ture photographique) suggéré par l'altitude, la localisation de Big Finger Point et par le contour de la côte de cette avancée de terre	10 à 20	0,064	0,25
		Au nord nord-est de Big Finger Point, à environ 700 m au nord de la rive nord de la rivière Povungnituk	Cordons de plages			

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
A-6*	JaGi-1	Bord sud de la rivière Povungnituk, s'étendant de la baie en face de Big Island jusqu'à Fish Point et incluant le secteur de la côte au sud-est de l'embouchure de la rivière	Potentiel suggéré par les nombreuses petites baies et avancées de terre le long du bord sud de la rivière Povungnituk, le contour de la côte au sud-est de l'embouchure de la rivière, la localisation du site à Fish Point et l'altitude des terres situées au bord de la rivière et de la mer	0 à 20	4,716	2,5

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
A-7*		Bord sud de la rivière Povungnituk à l'ouest de l'embouchure de la rivière Formel et le bord ouest de la rivière Formel allant de son embouchure jusqu'à la limite de l'aire d'étude	Potentiel suggéré par le contour des rives des deux rivières, par la localisation du site JaGh-2 à l'embouchure de la rivière Formel et par l'altitude des terres en bordure des rivières	0 à 10	2,3	1,0
A-8*	JaGh-2	Bord est des rivières Formel et Povungnituk s'étendant de la limite sud-est de l'aire	Potentiel suggéré par le contour des rives des rivières, par l'altitude des terres en	0 à 20	3,7	2,0

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
		d'étude jusqu'à sa limite nord-est	bordure de ces cours d'eau, ainsi que par la localisation du site JaGh-2 à l'embouchure de la rivière Formel			
B-9		Adjacent à l'extrémité ouest de la zone A-1 jusqu'à l'ouest des camps saisonniers Turpivialuk, environ 400 m au nord de la rivière Povungnituk	Terrasses et quelques dépôts de sable et gravier	5 à 10	0,12	0,25



Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
B-10		Entre les camps saisonniers Tupirvialuk et un lac au nord-ouest, environ 400 m du bord de la rivière Povungnituk	Tills et moraines relativement bien drainés intercalés avec des affleurements rocheux	10	0,17	0,25
B-11		Pourtour de deux lacs interconnectés environ 900 m du nord du village de Povungnituk	Dépôts de gravier intercalés avec des affleurements rocheux	7 à 10	0,98	0,5
B-12*		Rive est de la baie en face de Big Island bord	Potentiel suggéré par le contour de la rive de la	0 à 10	0,35	0,25

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
B-13*		sud de la rivière Povungnituk	baie et par sa localisation entre deux sites archéologiques préalablement localisés	0 à 20	1,03	0,75
C-14*		La plus grande partie de l'aire d'étude située au nord, à l'est et au sud de la	Roc, moraine et espaces généralement humides ou mal drainés	0 à 40	30,37	Inspection visuelle intermittente lors de la réalisation de l'inventaire

Tableau 3 - Description des zones de potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Zone	Sites archéologiques connus	Localisation	Principales caractéristiques physiques	Altitude (m)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Évaluation jour/homme
------	-----------------------------	--------------	--	--------------	-------------------------------	-----------------------

rivière Povungnituk

Total: 48,690

## 7. INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE<sup>1</sup>

### 7.1. Contexte du projet et objectifs

En juillet 1985, l'Institut culturel Avataq a réalisé un inventaire archéologique dans l'aire d'étude du village de Povungnituk, Nouveau-Québec. Cet inventaire a été réalisé dans le cadre des études d'impact sur l'environnement des projets de réfection des infrastructures aéroportuaires dans les villages du Nouveau-Québec. L'inventaire est la deuxième phase de la recherche archéologique dans le cadre de ces études d'impact.

Les objectifs ponctuels de l'inventaire étaient les suivants: 1. de vérifier systématiquement toutes les zones de fort et moyen potentiel déterminées lors de l'étude de potentiel archéologique; 2. de localiser et délimiter tous les sites archéologiques présents dans l'aire d'étude; 3. de déterminer l'apparence culturelle et la nature de l'occupation de ces sites; 4. d'évaluer l'importance archéologique de chacun de ces sites. L'objectif principal de l'inventaire était de proposer des mesures de mitigation concernant les impacts des projets de construction aéroportuaire sur les ressources archéologiques localisées en périphérie du village.

Les activités de terrain ont été supervisées par M. Jean-Claude Moquin, assistée de Mlle Annie Weetaluktuk. L'équipe a été assistée pendant plusieurs jours par M. Denis Roy, archéologue au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec. Les activités de laboratoire suivant les travaux de terrain incluaient le traitement préliminaire des données de l'inventaire et la rédaction d'un rapport détaillé. La présente synthèse résume l'essentiel de ce rapport.

---

1. Synthèse du rapport de l'Institut culturel Avataq, 1987.

## 8. MÉTHODOLOGIE DE TERRAIN

Les membres du conseil municipal du village de Povungnituk ont été rencontrés avant et après la réalisation des travaux de terrain. Ces rencontres avaient été planifiées pour informer le conseil municipal des buts et de l'orientation de l'inventaire et de les informer des résultats de la recherche. Lors de la seconde rencontre, des recommandations préliminaires concernant la conservation des ressources archéologiques inventoriées ont aussi été présentées aux membres du conseil.

Les activités de terrain ont été organisées en fonction de l'information obtenue lors de l'étude de potentiel archéologique réalisée précédemment pour l'aire d'étude. L'inventaire consistait en la réalisation d'une inspection visuelle systématique et de la fouille d'un nombre préétabli de puits de sondage pour chacune des zones de fort et moyen potentiel qui avaient été identifiées dans les environs du village. Certaines portions des zones de potentiel faible ou nul ont aussi été inspectées visuellement et, dans certains cas, quelques puits de sondage ont été réalisés.

Les sites archéologiques inventoriés ont fait l'objet d'une cueillette de surface intensive en plus de la fouille de puits de sondage. La réalisation de ces activités s'orientait principalement vers la définition des limites des sites, l'examen des profils stratigraphiques et la collecte d'un échantillon représentatif des données constituant le site. Les sondages exploratoires ont été localisés à l'intérieur ou près des structures d'habitation ou encore dans le périmètre immédiat d'aménagements pouvant être interprétés comme structures d'habitation. Tous les puits de sondage positifs mesuraient au minimum 50 x 50 cm et, en profondeur, se poursuivaient jusqu'à l'horizon stratigraphique considéré culturellement stérile.

Les déchets de taille recueillis à l'intérieur des sondages étaient localisés collectivement par sous-quadrant de 25 x 25 cm et par niveau stratigraphique. Les outils et les fragments d'outils ainsi que les objets en matière organique, travaillés ou non, étaient localisés et recueillis individuellement. La distribution des artefacts était transposée pour chaque puits de sondage sur du papier millimétrique à l'échelle 1:10. Ces plans de distribution indiquent les différentes fonctions, les étapes de fabrication ou les différentes catégories de matières premières de chaque artefact (exemple: fragment poli, éclat de chert, etc.).

Un plan détaillé a été préparé pour chaque site à l'aide d'un transit de poche et d'une chaîne d'arpentage de 60 mètres. Ces plans, produits à différentes échelles, illustrent les principales caractéristiques physiques des sites et la localisation de toutes les structures d'habitation identifiées ainsi que tous les puits de

sondage tant positif que négatif. Des profils stratigraphiques représentatifs révélés par certains puits de sondage ont aussi été dessinés à l'échelle 1:10. Des vues générales des sites, des structures d'habitation, les aménagements particuliers et certains profils stratigraphiques ont été photographiés en couleur, en noir et blanc et en diapositives à l'aide de caméras 35 mm.

## 9. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE (FIGURE 1)

Toutes les zones de fort et moyen potentiel archéologique ont été systématiquement inventoriées. Toutefois, le temps requis pour échantillonner et enregistrer adéquatement plusieurs des sites d'habitation complexes ont obligé la restriction des activités, limitées à une inspection visuelle à l'intérieur de parties de 4 des zones à potentiel fort et moyen. Néanmoins, tous les emplacements qui seront touchés par les travaux de construction aéroportuaires ont été inventoriés. Certaines sections des zones à potentiel faible ou nul ont aussi été examinés, mais avec plus ou moins d'intensité dépendant des cas.

Les travaux de terrain ont permis l'inventaire de 16 sites archéologiques. Douze sites sont situés à l'intérieur des zones de fort potentiel et 4 sites ont été inventoriés dans les zones de potentiel faible ou nul. L'altitude des sites inventoriés varient entre 3 et 30 m.a.s.l. et sont localisés entre 10 et 800 m des rives. Treize des sites sont attribués à des occupations néo-esquimaudes. De ce nombre, 8 sont associés à la période historique, un est d'origine préhistorique et un autre semble avoir été occupé lors de ces deux périodes; trois sites néo-esquimaux n'ont pu être attribués à l'une ou l'autre de ces périodes. Un autre site a révélé la présence d'une occupation dorsétienne, en plus de fournir des indices d'occupation des périodes néo-esquimaudes préhistorique et historique et des traces d'occupation par des groupes Inuit contemporains. La composante dorsétienne identifiée sur la base des seuls vestiges lithiques, est la seule confirmation d'une occupation paléo-esquimaude pour l'aire d'étude. L'appartenance culturelle de 2 autres sites demeure indéterminée.

Environ 130 structures d'habitation et plus de 65 aménagements particuliers ont été enregistrés pour tous les sites. Les structures d'habitation sont presque exclusivement représentées par des cercles de tente de forme et de dimension variable. Toutefois, la majorité sont de formes ovale ou circulaire. Neuf habitations semi-souterraines définies par des dépressions d'importance variable (i.e. légère à relativement profonde) ont aussi été identifiées à l'intérieur de 5 sites. Sept de ces habitations sont attribuées à la période néo-esquimaude préhistorique ou à la période néo-esquimaude en général, alors que deux sont associées à des sites dont l'appartenance culturelle demeure inconnue.

Les aménagements particuliers, qui sont surtout composés de caches en pierre, comprennent aussi des foyers extérieurs, des inuksuk, des pièges à renard en pierre et des caches pour kayak. Les caches pour kayak sont définies par des tranchées relativement profondes et ont été relevées sur deux sites localisées dans des champs de blocs. La fonction de ces aménagements a été confirmée par un informateur

local. Les résidents du village ont également interprété la nature d'un autre des aménagements inventoriés comme représentant un champ de tir à l'arc dorsétien. Cet aménagement, enregistré sur le site à occupations multiples JaGh-2, est composé de deux tranchées étroites en forme de "T" dont le contour est bien défini.

Les puits de sondage sur le site JaGh-2 ont fourni 64 des 66 objets lithiques recueillis lors de l'inventaire. Les deux objets lithiques restants sont des rejets de sculptures en stéatite probablement d'origine contemporaine et recueillis en surface du site JaGh-3. La collection du site JaGh-2 comprend 59 éclats de débitage et 5 outils ou fragments d'outils incluant une microlame, un nucléus à microlame, un grattoir et un fragment de couteau poli. Le chert est la matière première dominante suivi par le quartzite, le schiste ardoisier, le quartz laiteux, la statite et le métabasalte.

Les puits de sondage réalisés sur le site JaGh-2 ont également révélé plusieurs ossements d'animaux et des fragments de bois (quelques-uns étant travaillés), ainsi qu'une rasade bleu. Les objets recueillis en surface des sites comprennent deux fragments travaillés en ivoire (un provient de JaGh-2, l'autre de JaGi-1) et quelques fragments d'ossements recueillis à la surface de 3 sites.

A deux exceptions près, tous les sites inventoriés sont considérés intacts. L'une des exceptions concerne le site JaGi-2 où la construction d'un panneau de signalisation pour Air Inuit a partiellement détruit une structure d'habitation. Le site JaGh-1 a, quant à lui, été presque totalement détruit par des travaux de construction remontant à quelques années dans le village de Povungnituk. Des treize habitations semi-souterraines enregistrées sur ce site par Wallrath en 1958, seulement deux ont pu être identifiées lors de l'inventaire.

Les aires d'activité des Inuit contemporains identifiées dans l'aire d'étude se concentrent près des rives de la rivière et, plus particulièrement dans le périmètre immédiat du village. Les activités identifiées dans ces aires consistent principalement en l'exploitation de la faune, l'entreposage de matériel et la répartition d'équipement.



## 10. INTERPRÉTATION PRÉLIMINAIRE

### Chronologie culturelle

Les informations disponibles pour l'archéologie de l'est de la Baie d'Hudson suggèrent que la région de Povungnituk a initialement été colonisée par des groupes pré-dorsétiens pendant la seconde moitié du deuxième millénaire avant J.C. Malgré le fait qu'aucun site pré-dorsétien n'a été identifié dans l'aire d'étude, il est postulé que quelques-uns des sites localisés dans des champs de blocs situés à des altitudes importantes aient été occupés par des groupes de cette culture. Cette hypothèse se base principalement sur l'élévation des emplacements et sur la présence d'habitations semi-souterraines qui sont comparables aux habitations identifiées à la période paléo-esquimaude ancienne ailleurs dans l'Arctique.

Les traces les plus anciennes de l'occupation humaine de l'aire d'étude sont représentées par la composante dorsétienne du site JaGh-2. Cette composante, associée à une aire de foyer, a été identifiée uniquement sur la base du matériel lithique recueilli dans les puits de sondage. Des occupations par des groupes dorsétiens peuvent être présentes sur quelques autres sites, particulièrement ceux dont l'appartenance culturelle demeurent indéterminés. Ces composantes paléo-esquimaudes récentes sont suggérées par la variété des structures d'habitations, incluant plusieurs habitations semi-souterraines et un cercle de tente bilobé.

Les données recueillies sur le site JaGh-2 sont insuffisantes pour avancer une date concernant l'occupation dorsétienne de l'aire d'étude. Toutefois, la basse altitude du site suggère que l'emplacement a été occupé à la période dorsétienne récente. Malgré l'obtention, pour des sites du golfe Richmond, de datations au radiocarbone étalant l'occupation dorsétienne jusqu'au 15<sup>ième</sup> siècle après J.C., cette phase est généralement datée, pour l'est de la Baie d'Hudson, entre le cinquième et le 10<sup>ième</sup> ou 11<sup>ième</sup> siècle après J.C. Se basant sur les données disponibles, il est postulé que la composante dorsétienne du site JaGh-2 pourrait remonter à la seconde moitié de cette phase.

La datation des occupations de la période néo-esquimaude préhistorique de l'aire d'étude est également compliquée par l'absence de données pertinentes. Jusqu'à maintenant un site et des composantes de deux autres localités dans l'aire d'étude sont attribués à des groupes de cette culture. Alors que l'arrivée des populations néo-esquimaudes dans l'est de la Baie d'Hudson a été datée à l'aide d'échantillons de charbon de bois à la fin du 15<sup>ième</sup> siècle après J.C., une date plus récente est postulée pour l'arrivée de ces populations dans l'aire d'étude. Cette hypothèse se base sur les informations suivantes: 1. la présence, sur le site JaGh-2, d'un

horizon stratigraphique stérile et plus ou moins épais séparant les composantes dorsétienne et néo-esquimaude préhistorique (suggérant un intervalle relativement important entre les occupations du site par les groupes de ces deux cultures); 2. la présence d'une rasade dans l'assemblage de la composante néo-esquimaude préhistorique. Ces informations suggèrent une occupation relativement tardive de la région à la période néo-esquimaude préhistorique; elles révèlent également que l'occupation s'est poursuivie à la période de contact avec les Européens.

L'occupation subséquente de la région de Povungnituk par les populations néo-esquimaudes historiques apparaît être continue par la suite. La majorité des huit sites et des deux composantes inventoriés dans l'aire d'étude qui sont associés à cette population sont interprétés comme datant du 19ième siècle et du premier quart du 20ième siècle. Cette population représente les ancêtres directs de la population inuit contemporaine du village de Povungnituk.

#### La nature des occupations

Le grand nombre de sites néo-esquimaux historiques inventoriés tend à indiquer que l'aire d'étude a été intensément occupée par des groupes Inuit de la période historique. Ces sites, généralement situés près du littoral de la Baie d'Hudson, sont caractérisés essentiellement par un nombre variable de structures de tente et par une variété d'aménagements particuliers, la majorité de ces aménagements anthropiques suggérant surtout une occupation non-hivernale des environs du village actuel. Toutefois, quelques-uns des aménagements secondaires répertoriés sur certains sites, notamment les caches à nourriture et à kayak, sous-entendent que les groupes historiques occupèrent aussi le secteur en hiver, mais avec moins d'intensité.

Le nombre et la distribution spatiale des structures d'habitations indiquent, dans certains cas, que ces emplacements ont été occupés à plusieurs reprises. Ces données suggèrent également que les groupes néo-esquimaux historiques possédaient un schème d'établissement orienté vers l'exploitation systématique des ressources aquatiques et terrestres.

La faible quantité et la nature même des données recueillies concernant les cultures paléo-esquimaude et néo-esquimaude préhistorique éliminent toutes possibilités d'une interprétation compréhensive de la nature des occupations de ces périodes pour l'aire d'étude. Toutefois, l'occupation néo-esquimaude préhistorique du site JaGh-1, représentée par deux habitations semi-souterraines, est interprétée comme représentant une occupation hivernale datant de la fin de cette période. De plus, les 11 autres habitations précédemment identifiées sur ce site suggèrent que cette population occupa cet emplacement à plusieurs reprises pendant la saison froide.

## 11. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet de construction de l'aéroport de Povungnituk, comprenant la piste, l'aire de l'aérogare et du garage, la localisation du secteur de la source de matériaux ainsi que la route d'accès du village, traverse deux zones à potentiel archéologique. La zone B-11 est en effet traversée par une section de la piste de l'aéroport alors que la zone B-9 est traversée par la route d'accès à l'aérogare. Ces deux zones représentent des secteurs à potentiel archéologique "moyen". L'inventaire archéologique de ces deux zones n'a révélé la présence d'aucun site archéologique. D'autre part deux sections de la piste, la zone de l'aérogare, la majeure partie de la route d'accès ainsi que le secteur de la source de matériaux sont situés dans la zone à potentiel archéologique "faible" C-14. Aucun site archéologique n'a été identifié à proximité et dans ces aires de travaux.

Il est à noter que le projet d'aménagement du dépôt touche la zone à potentiel archéologique "fort" A-4 ainsi que la vaste zone à potentiel archéologique C-14. L'inventaire archéologique n'a permis d'identifier aucun site archéologique pouvant être menacé par les travaux de construction de la route d'accès (ou son alternative) qui traverse les zones A-4 et C-14. Toutefois, l'aire du dépôt, qui est située dans la zone C-14, a fait l'objet d'un inventaire archéologique qui a permis d'y mettre au jour deux sites archéologiques.

Les deux sites archéologiques, JaGi-2 et JaGi-3 sont identifiés à la culture Inuit dans la phase néo-esquimaude, c'est-à-dire vraisemblablement de la période historique. Le site JaGi-2 couvre une superficie évaluée à 7 700 m<sup>2</sup> (110 m x 70 m) et comprend au moins quatre structures d'habitation ainsi que neuf aménagements correspondants à des caches à viande et à kayak. Le site JaGi-3 couvre une superficie d'environ 7 500 m<sup>2</sup> (125 m x 60 m) et onze aménagements qui correspondent à des caches ou fosses d'entreposage et possiblement une cache à kayak.

En conclusion, deux sites archéologiques, JaGi-2 et 3 sont menacés de destruction par l'aménagement du dépôt de Povungnituk. La responsabilité du site de dépôt incombe toutefois à l'administration régionale Kativik et au ministère des Affaires municipales.

Aucun autre site archéologique connu n'est menacé par l'un ou l'autre de ces projets de construction. Cependant, les endroits prévus pour ces projets de construction n'ont pas fait l'objet d'une inspection visuelle archéologique compte-tenu des modifications apportées aux projets initialement considérés. Une inspection visuelle sera pratiquée dans les aires de travaux afin de s'assurer de la présence ou de l'absence de sites archéologiques discernables à la surface du

sol. Le cas échéant, des mesures seront prises afin d'évaluer la pertinence d'effectuer des fouilles archéologiques permettant de sauvegarder les données culturelles menacées.

## BIBLIOGRAPHIE

Aménatech Inc., 1984. "Étude de potentiel archéologique, aire d'étude du village de Povungnituk, réfection des infrastructures aéroportuaires", rapport présenté au Service de l'environnement, ministère des Transports du Québec, novembre 1984, 69 pages, figures, tableaux, cartes.

Institut culturel Avataq, 1987. "Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Povungnituk, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires", présenté au Service de l'environnement, ministère des Transports du Québec, Tomes I et II, février 1987, 97 pages, figures, tableaux, cartes.

# Annexe 2

Photographies



**Photo 1: Vue d'ensemble du village à partir du point d'observation à l'ouest du village**



**Photo 2: Les rives de la rivière Povungnituk au niveau du village**



Photo 3: Point de vue en direction nord, unité de paysage 2.



Photo 4: Escarpements rocheux à l'est du plateau, unité de paysage 2.





Photo 5: Escarpements rocheux à l'ouest du plateau, unité de paysage 2.

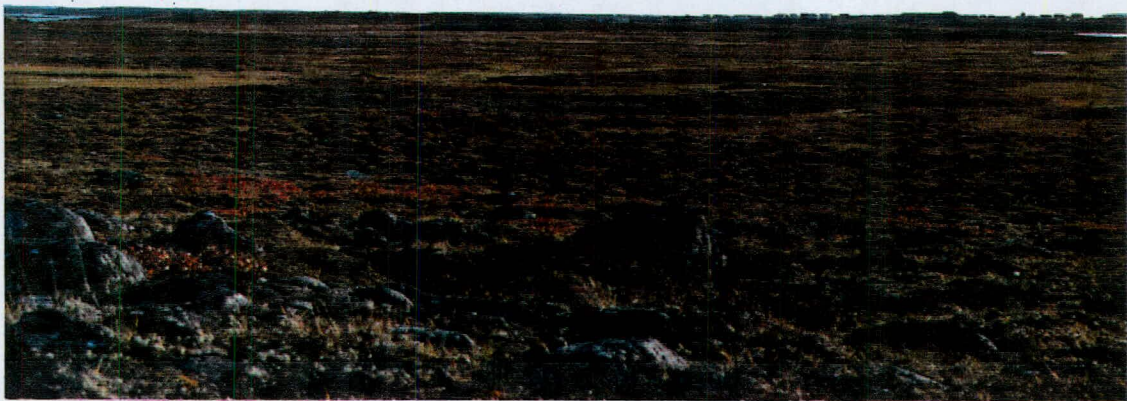


Photo 6: Paysage linéaire, unité de paysage 3.



**Photo 7: Rapides de la rivière Povungnituk, unité 4.**



**Photo 8: Points d'intérêt, lacs et marais, unité de paysage 5.**

# Annexe 3

---

Informations complémentaires sur le milieu social

### ANNEXE 3 - INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LE MILIEU SOCIAL

À titre de complément, on retrouvera ci-après quelques informations sur les dates importantes qui ont marqué l'histoire du village de Povungnituk, des détails sur les différents comités qui animent la vie sociale de Povungnituk, et finalement une réflexion sur le système de justice en milieu nordique tel que perçu dans le contexte de Povungnituk.

#### Dates à retenir

- 800 BC Les recherches archéologiques que le Musée National du Canada a entreprises dans la région de Povungnituk démontrent que cette région a été utilisée et occupée par les Inuit il y a tout près de 3000 ans.
- 1870 La Compagnie de la Baie d'Hudson cède au gouvernement canadien les terres nordiques (terres de Rupert) dont elle avait le contrôle exclusif depuis 1670.
- 1898 Le géologue Albert Peter Low explore la région. Le nom de Povungnituk ("endroit où la viande sent mauvais") lui est en grande partie dû.
- 1910 La compagnie des frères Révillon ouvre un poste de traite à Povungnituk.
- 1912 Le titre indien sur le territoire de la baie James et du nord québécois est validé par la Loi de l'extension des frontières.
- 1921 Environ 30 familles vivent dans la région de la baie de Povungnituk.
- 1921 La Compagnie de la Baie d'Hudson ouvre un poste de traite au sud de Povungnituk.
- 1931 Les Inuit de Povungnituk accomplissent leur dernière migration estivale à l'intérieur des terres.
- 1939 La Cour Suprême déclare qu'au sens de la loi, l'Esquimau est indien et que sa juridiction relève donc du gouvernement fédéral.

- 1945 Les Inuit commencent à recevoir les allocations familiales. Les pensions de vieillesse et autres versements sociaux du "Welfare State" suivront.
- 1952 La Compagnie de la Baie d'Hudson déplace son poste de traite sur le site actuel du village de Povungnituk.
- 1952 La famine sévit à Povungnituk, les gens se traînent autour du magasin, la main tendue.
- 1953 Les Qallunaat commencent à acheter les sculptures des Inuit de Povungnituk.
- 1955 Cinquante des 130 Inuit d'Akulivik sont évacués pour cause de maladie. Au cours de cette même année la population de ce village dut se déplacer à Povungnituk en raison des problèmes de santé. Ce n'est qu'en 1975 que ces Inuit retournèrent s'établir de nouveau à Akulivik.
- 1956 Une mission catholique s'installe à Povungnituk. Un missionnaire qui enseigne aux jeunes prétend que 75 % de la population de Povungnituk a été évacuée pour cause de maladie.
- 1957 Le père Steinman s'occupe de l'école et aide les Inuit à développer leur mouvement coopératif.
- 1958 Une mission anglicane s'installe à Povungnituk.
- 1958 Des professeurs et des infirmières arrivent à Povungnituk.
- 1958 Les premières maisons de bois sont offertes aux Inuit.
- 1960 21 mars: incorporation de la coopérative locale. Cette dernière jouera aussi pendant un certain temps le rôle d'un conseil municipal.
- 1960 Le département des Affaires Indiennes et du Nord offre aux Inuit de Povungnituk une école, un dispensaire, des habitations et des services sociaux.
- 1961 Les premières gravures inuit du Nunavik sont produites à Povungnituk.
- 1961 Débarquement à Povungnituk d'un administrateur permanent du "Department of Northern Affairs".

- 1962 Les Inuit de Povungnituk décident de se prendre en main. Ils se donnent les pouvoirs d'un conseil municipal.
- 1962 Ouverture d'une succursale de la Caisse Populaire Desjardins. La caisse fermera ses portes en avril 1982.
- 1963 Le Québec, cherchant à affirmer sa présence au Nouveau-Québec, revendique au gouvernement fédéral la juridiction sur les habitants inuit du territoire. Le 8 avril 1963, la Direction Générale du Nouveau-Québec (D.G.N.Q.) est créée.
- 1963 Le gouvernement du Québec commence à offrir des services sociaux dans le nord de la province de Québec.
- 1964 La communauté grossit. Le prix du renard est élevé (\$ 20.00 la pièce). Les renards sont très nombreux.
- 1965 La communauté continue à grossir et les premiers règlements municipaux sont votés.
- 1966 Le gouvernement provincial construit une première piste d'atterrissage à proximité de la rivière (à l'est du village).
- 1967 17 novembre: mise sur pied de la Fédération des Coopératives du Nouveau-Québec (F.C.N.Q.).
- 1968 Les renards se font plus rares. Les Inuit de Povungnituk sculptent de plus en plus.
- 1968 Première assemblée générale annuelle de la F.C.N.Q. dans le village de Povungnituk. Les villages suivants sont représentés: Ivujivik, Inukjuak, Kuujjuaq, Salluit, Kangiqsualujjuaq et Povungnituk.
- 1969 Le gouvernement du Québec commence à offrir des services d'éducation au Nouveau-Québec inuit. L'école de la D.G.N.Q. offre des cours en inuktitut.
- 1970 La majorité de la population de Povungnituk veut réunir les deux écoles (provinciale et fédérale) en une seule école.

- 1971 Février: un projet de gouvernement régional est mis de l'avant par le mouvement coopératif. Des délégués inuit en font la proposition officielle au gouvernement du Québec.
- 1971 La population de Povungnituk se donne un comité d'école.
- 1971 30 avril: le premier ministre du Québec annonce la construction d'un grand complexe hydro-électrique à la baie James.
- 1972 L'école de Povungnituk est fermée.
- 1973 Le juge Albert Malouf, après un an d'audiences et de délibérations, reconnaît l'existence d'un titre "indien" sur le territoire du Nouveau-Québec. Le 15 novembre 1973 il ordonne l'arrêt des travaux à la baie James. Québec se voit obligé de négocier un règlement avec les Cris de la baie James et les Inuit du Nord québécois. Sept jours plus tard, le 19 novembre 1973, la Cour d'appel renverse la décision du juge Malouf et permet la reprise des travaux.
- 1973 Un conseil communautaire est incorporé. Il se chargera des services municipaux.
- 1974 La radio communautaire de Povungnituk est mise en opération.
- 1975 12 février: la population de Povungnituk, d'Ivujivik et de Salluit désapprouve la signature de l'Entente de principe et révoque le mandat donné à la "Northern Quebec Inuit Association" (N.Q.I.A.) au printemps 1974; début de la dissidence.
- 1975 11 novembre: signature de la Convention de la Baie James et du Nord Québécois.
- 1975 Construction d'une nouvelle piste d'atterrissage, piste qui est encore utilisée aujourd'hui.
- 1976 La Convention a été ratifiée et les Inuit dissidents forment leur propre organisation: "Inuit Tungavingat Nunamini" (ITN).
- 1977 Embauche du premier constable autochtone à Povungnituk.

- 1977 Octobre: les lois fédérales et provinciales mettant en vigueur la Convention sont proclamées.
- 1978 Juin: Québec adopte plusieurs lois destinées à mettre en vigueur différents points de la Convention, dont les lois instituant la Commission Scolaire Kativik, l'Administration Régionale Kativik et la Corporation de développement Makivik. Les populations de Povungnituk, d'Ivujivik et la moitié de celle de Salluit refusent l'application de ces lois dans leurs villages et persistent dans leur dissidence.
- 1979 Septembre: les Inuit dissidents refusent d'être placés sous la juridiction de la Commission Scolaire Kativik et sont privés de services scolaires pendant un peu plus d'un an (1979-1980). Le village de Povungnituk ouvre son école avec des professeurs volontaires et sans subvention gouvernementale. Les écoles d'Ivujivik et de Salluit sont fermées pendant une partie de l'année.
- 1980 Octobre: le ministre de l'Éducation décrète que les écoles des villages de Povungnituk et d'Ivujivik relèveront directement de lui, créant ainsi ce qu'on a appelé "l'École du Ministre".
- 1981 15 décembre: le groupe ITN entreprend des poursuites judiciaires en Cour supérieure du Québec contre les signataires de la C.B.J.N.Q.; cette procédure vise à faire déclarer illégale la Convention et inconstitutionnels les lois et règlements qui s'y attachent.
- 1982 Mai: "l'École du Ministre" ayant été déclarée illégale par la Cour supérieure du Québec (avril), les quelque 400 élèves de Povungnituk et d'Ivujivik se retrouvent de nouveau sans service scolaire.
- 1982 Novembre: la Commission Scolaire Kativik délègue certains de ses pouvoirs aux comités d'école.
- 1983 27 septembre: une entente globale est signée par les gouvernements fédéral et provincial et elle a pour effet de créer le "programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques".
- 1983 Ouverture d'une école de métiers au lac Hélène (électricité, menuiserie, plomberie, réparation de fournaise).



- 1984 10 mai: signature du contrat de construction du Centre hospitalier de la baie d'Hudson. Cet hôpital de Povungnituk comprendra 25 lits et desservira la population inuit de la baie d'Hudson. En opération depuis 1986.
- 1984 22 mai: mise sur pied d'un comité chargé d'élaborer des propositions concrètes qui mèneraient à la formation d'un gouvernement autonome. Ce comité est aussi chargé de tout mettre en oeuvre pour que soient retirés les articles de la Convention qui portent sur l'extinction des droits autochtones.
- 1985 Juin: les parents qui gèrent leurs écoles depuis 1983 refusent de remettre leurs pouvoirs à la Commission Scolaire Kativik.
- 1986 Septembre: les écoles de Povungnituk et d'Ivujivik sont intégrées à la Commission Scolaire Kativik, tout en conservant leur pouvoir sur la formation des maîtres inuit, le développement des programmes et le matériel scolaire.
- 1987 1er octobre: les organisations inuit sont défaites lors d'un référendum qui a été tenu dans tous les villages du Nunavik. La Parnaitiit (l'assemblée constituante) sera donc élue au suffrage universel.
- 1987 Mise en place du programme d'aide aux chasseurs (HSP) à Povungnituk.
- 1989 10 avril: élection des six représentants inuit du Nunavik qui auront pour mandat de définir la constitution du gouvernement régional autonome.
- 1989 24 avril: la population de Povungnituk accepte que les gouvernements fédéral et provincial construisent une piste d'atterrissage en gravier de 5000 pieds. Le 2 mai le Conseil Communautaire Inuit de Povungnituk vote une résolution (no 89-05-07) qui autorise la construction de la nouvelle piste d'atterrissage.
- 1989 2 septembre: incorporation de Povungnituk en municipalité (Corporation du Village Nordique de Povungnituk).

## **Un village organisé**

Pour un village de cette taille il est quand même surprenant de constater l'existence d'au moins une dizaine de comités ou d'associations: Rangers, association de la coopérative de Povungnituk, Corporation du Village Nordique de Povungnituk, comité d'école, comité de santé, comité local de justice, programme d'aide aux chasseurs, Inuit Tungavingat Nunamini, association des femmes, comité récréatif, etc.

Ces personnes, qui pour la plupart ont été élues, se réunissent selon les besoins pour remplir le mandat qui leur a été confié. Il arrive souvent qu'une même personne fasse partie de deux, trois et même quatre comités. La plupart de ces postes ne sont pas rémunérés, sauf lorsqu'un ou plusieurs membres du comité ou de l'association doit rater une journée d'ouvrage pour assister à une réunion ou lorsqu'il y a des réunions à l'extérieur du village. Il est important de se rappeler que lors des réunions le consensus est généralement de mise.

### Rangers

Les Rangers de Povungnituk se réunissent généralement une fois l'an, et ce lors de la visite des représentants de l'armée canadienne. Au cours de cette visite des exercices militaires, des cours de survie et des réunions sont tenues pendant quelque jours. A l'occasion de cette visite annuelle chacun des 29 Rangers (14 % de la population adulte masculine de plus de 18 ans) reçoit des munitions, des casquettes, des chandails, et à l'occasion un fusil neuf de calibre .303.

### Association de la coopérative de Povungnituk

Les membres de l'association de la coopérative de Povungnituk doivent se rencontrer régulièrement afin de discuter du fonctionnement des différents services que la coopérative offre à la population. Le président et les "directeurs" se réunissent donc pour réviser les prix qui sont exigés pour certains biens de consommation, pour trouver la solution aux éternels comptes à recevoir, pour déterminer les montants qu'on doit verser aux sculpteurs, aux chasseurs et aux artisans en échange de leurs biens et services, pour discuter de l'engagement ou du congédiement du personnel, pour préparer une liste des produits de luxe (motoneige, bateau, etc.) qu'on devra commander de l'extérieur, pour dresser une liste des produits à recevoir par bateau et par avion, pour déterminer qui devra participer aux réunions des coopératives du Nunavik et également pour discuter du budget annuel.

## Corporation du Village Nordique de Povungnituk

À tous les deux ans la population de Povungnituk doit retourner aux urnes pour se donner un nouveau conseil municipal. Sept postes sont alors ouverts à quiconque demeure dans le village depuis au moins deux ans. Il est bien entendu que le maire et les différents conseillers peuvent se faire réélire de nouveau. Une fois élus les conseillers et le maire se réunissent régulièrement, généralement une fois par semaine, pour discuter politique municipale et politique régionale. Ils discutent entre autre des services municipaux, du budget, de l'allocation des maisons, des règlements municipaux, de achat d'équipements, des projets capitaux, etc.

### Comité d'école

Le comité d'école a eu à jouer un rôle important au cours des ans puisque jusqu'à tout récemment il a toujours su garder ses distances à l'endroit de la Commission Scolaire Kativik (CSK). En effet, comme nous l'avons déjà vu, les Inuit dissidents de Povungnituk en refusant d'être placés sous la juridiction de la CSK ont été privés de services scolaires pendant quelques années. Finalement, au mois de septembre 1986, l'école de Povungnituk s'est intégrée à la CSK, mais elle conservait tout de même son pouvoir sur la formation des maîtres Inuit, sur le développement des programmes et sur la préparation du matériel scolaire.

### Comité de santé

Le comité de santé de Povungnituk se compose de six membres qui se réunissent presque à toutes les semaines pour discuter des mesures à prendre en vue d'améliorer la qualité des services de santé qui sont dispensés dans le village, pour déterminer, avec les professionnels de la santé, quels seraient les programmes de santé communautaire qui auraient le plus de chance de succès, pour exercer des moyens de pression auprès de la municipalité afin d'éliminer certains facteurs de risque (exemple: chiens errants, qualité de l'eau potable, etc.) et pour servir de liaison entre la population et ces mêmes professionnels de la santé.

### Comité local de justice

Créé au mois de septembre 1986 par le conseil communautaire, le comité est formé de sept représentants et de deux substituts, certains nommés pour leur capacité à mettre sur pieds et à piloter un projet, d'autres pour leurs qualités d'intervenants sociaux. Le comité local de justice (SAPUULUTAIT) a d'abord entrepris de réviser les règlements communautaires existants et de rédiger ses propres lois, à savoir un code social inuit ainsi qu'une procédure de médiation qui respecteront les valeurs des Inuit du XXe siècle, leur rationalité et leur réalité. Nous reviendrons sur ce sujet un peu

plus loin dans notre étude.

#### Programme d'aide aux chasseurs (H.S.P.)

La CBJNQ a prévu la création d'un fond monétaire qui devait servir à assurer une source de revenu aux personnes désireuses de conserver certaines de leurs habitudes de vie traditionnelles. Dès leur retour de la chasse ou de la pêche les bénéficiaires de ce programme distribuent la nourriture recueillie à l'ensemble de la population. Par exemple, au cours du mois de septembre 1989 un bateau de Povungnituk a rapporté une vingtaine de bélugas au village. La plupart de ces prises ont été distribuées à la population, sauf qu'une partie de cette nourriture a été conservée (congelée dans une cache) pour le repas communautaire du temps des fêtes.

#### Inuit Tungavingat Nunamini

C'est en 1975 que débute le mouvement de dissidence Inuit Tungavingat Nunamini ("les humains se tiennent debout sur leurs terres"). La population des villages de Povungnituk, d'Ivujivik et la moitié de celui de Salluit, apprenant la signature de l'entente de principe et ne l'approuvant pas, s'inscrivent en dissidence du processus de négociation de la Convention de la Baie James. Selon ITN le pays des Inuit n'est pas à vendre et la "Northern Quebec Inuit Association" (NQIA) n'avait pas été mandatée pour agir en son nom. Selon les dissidents les terres ne sont pas à vendre car elles n'appartiennent à personne; ces terres doivent servir avant tout à ceux qui en ont besoin. A plusieurs reprises le groupe ITN a tenté de bloquer la signature de la CBJNQ. Les dissidents ont même entrepris des poursuites judiciaires en Cour supérieure du Québec contre les signataires de la Convention.

Encore aujourd'hui la population de Povungnituk s'oppose à la dite Convention et à ses dérivés, et même si elle n'emploie plus la même ardeur qu'elle employait autrefois ses revendications ne sont pas sans laisser les Inuit des autres villages indifférents.

#### Association des femmes

L'association des femmes de Povungnituk travaille surtout en collaboration avec l'église anglicane. Cette association vient surtout en aide aux personnes qui sont dans le besoin ou qui ne peuvent pas accomplir certaines tâches ménagères: cuisine, ménage, etc.

#### Comité récréatif

Le comité récréatif s'occupe entre autre des activités communautaires et des activités du temps des fêtes. Des activités qui se déroulent dans le gymnase de l'école (hockey, volley-ball,

etc.) sont également supervisées par un groupe de responsables.

### Un système de justice à redéfinir

Au moment de notre enquête sur le terrain (décembre 1989) aucun constable de la Sûreté du Québec n'était en fonction à Povungnituk. Les locaux de la Sûreté du Québec de même que la cellule étaient donc fermés. Comme c'est le cas dans presque tous les villages du Nunavik les constables inuit ont beaucoup de difficultés à vivre avec l'image qui les identifie comme des Inuit au service du pouvoir "blanc". Il en résulte donc une rotation de personnel qui, bien qu'elle ne soit pas plus importante que celle qu'on retrouve dans les différents autres secteurs de l'économie, s'avère néanmoins fort coûteuse puisque ces constables ont été formés, à très grand frais, en partie à Nicolet, par la Sûreté du Québec. Le système de justice qui a été importé du Sud ne semble pas mieux répondre aux attentes de ceux qui sont chargés de le mettre en pratique qu'aux attentes de ceux qui, jusqu'à ce jour, ont dû s'en accommoder. Bouchard et Pelletier (1986) résument assez bien la situation et nous présentent une solution de rechange qui a été pensée par la population de Povungnituk. Les problèmes sociaux et criminels qui se sont produits à Povungnituk en 1985 ont amené la population à vouloir se reprendre en charge.

"... Le district judiciaire de l'Abitibi fut chargé de la création et de la mise en opération d'une Cour itinérante devant exercer sa juridiction dans les communautés de la baie James et de la baie d'Hudson... Leurs voyages réguliers regroupent le juge, le substitut du procureur général, l'avocat de la défense et les divers auxiliaires qui veillent au bon fonctionnement des auditions du tribunal."

"... Traditionnellement, aux dires de Tamusi Qumak, les Inuit ont toujours cherché à aider les gens à vivre en communauté; non seulement leurs droits, mais leur personnalité, étaient respectés; la survie du groupe dépendait de la capacité de chacun à socialiser et à respecter le groupe. A défaut et dans les cas extrêmes, l'exclusion du groupe ou la mise à mort, votée par chacun des membres du groupe, étaient les seuls moyens dont disposaient les Inuit pour garantir la sécurité et la survie du groupe. L'humiliation et l'injure, le jeu et la dérision, la réprimande et la confession publique, l'ostracisme, étaient autant de moyens de pressions et d'incitations d'ordre psycho-sociologique utilisés dans des cas moins menaçants. Mais il semble qu'aujourd'hui l'incarcération, de durée variable selon les cas, s'impose aux Inuit comme manière de punir ou de ramener un individu au bon sens."

"... Auparavant l'autorité parentale était assumée au Nord dans certaines circonstances par l'ensemble de la communauté... Les traditionnelles confessions publiques permettaient à chacun de s'ouvrir à la communauté pour mieux y appartenir... Il semblerait que l'autorité parentale et communautaire auraient été déléguées aux Blancs au point où plusieurs ne se préoccupent plus de l'assumer."

"... Maintenant la population est sévère à l'égard de la Cour car elle estime qu'elle manque à sa tâche de définir les normes du bien et du mal, de sanctionner exemplairement et adéquatement et aussi d'assurer et de maintenir la paix sociale... Au delà des lois à traduire et de la procédure à expliquer, c'est la logique et la rationalité du système que les Inuit questionnent."

"... Lorsque les accusés rencontrent l'avocat de la défense, ils sont inquiets de remettre leur vie entre les mains d'un individu qui ne les connaît que depuis cinq minutes. On suggère que l'avocat devrait vivre au Nord pour se familiariser avec la vie nordique, connaître les gens, comprendre la dynamique sociale, et aussi être réellement en mesure de représenter et de défendre les Inuit. Enfin, les stratégies du plaidoyer apparaissent pour le moins arbitraires: dans un village où tout le monde se connaît et sait ce qui s'y passe, où l'on se retrouve en cour parce que l'on a déjà reconnu ses torts et où culturellement avouer publiquement ses fautes c'est déjà se repentir, on s'indigne que l'avocat suggère aux Inuit de mentir, de plaider non-coupable. Etre honnête et dire la vérité, toute la vérité, s'expliquer et avouer toutes ses fautes, c'est déjà être en train de se faire pardonner. Reconnaître sa culpabilité, c'est aussi espérer amenuiser sa sentence."

"... La population reste sur l'impression que les crimes punissables ne sont pas punis, et que seuls les crimes mineurs sont l'objet de sentences d'emprisonnement... Retarder la sentence alors que les Inuit, lorsqu'ils ont à punir, le font dans l'immédiat sachant que l'accusé se sent coupable, s'auto-amende ou, par ailleurs, peut être ostracé par la communauté; attendre, c'est le punir injustement deux fois... Selon Paulusi Sivuaq, la Cour n'a plus aucune autorité sur la population, elle n'est pas pertinente dans sa manière; tant les délais que les jugements qu'elle porte ont pour effet d'encourager la criminalité."

"... C'est dans la perspective de leur spécificité sociale et culturelle que leur rejet du système judiciaire actuel doit être compris. Car si les actes criminels commis au Nord sont similaires à ceux du Sud, ils y prennent un sens différent et on estime que la manière même de régler ces cas de justice sera profondément différente... Tout jugement est un acte culturel et cela en dépit de la valeur générale des codes de lois, d'un code criminel en particulier."

"... Nous dépendions tellement de la Cour; toute la responsabilité était entre les mains de la Cour et longtemps nous avons placé toute notre confiance dans la Cour pour qu'elle règle nos problèmes pour nous. Nous dépendions tellement de la Cour que nous étions comme paralysés; plus rien ne se faisait pour améliorer notre sort, pour freiner la criminalité... Nous avons donc décidé de mettre sur pied notre propre comité local de justice, le SUPUULUTAIT."

"... Au sens concret le SAPUULUTAIT est un bouclier, un rempart, quelque chose qui s'interpose, assiste, donne un appui et du support. Au sens figuré, le SAPUULUTAIT est un protecteur, un médiateur, un aide, un conseiller, une entité responsable qui tout en résolvant un problème donne une direction, un encadrement et de l'aide... Le SAPUULUTAIT est une table de réflexion et de coordination où on a entrepris de repenser le processus de contrôle et la morale sociale ainsi que de réviser et remodeler l'ensemble de l'administration de la justice et des services sociaux au Nord... A cette fin la comité de justice de Povungnituk a d'abord entrepris de réviser les règlements communautaires existants et de rédiger ses propres lois, à savoir un code social inuit, ainsi qu'une procédure de médiation qui respecteront les valeurs des Inuit du XXe siècle, leur rationalité et leur réalité. Ces travaux s'inspireront de l'enseignement biblique et s'articuleront tant autour de la pensée juridique traditionnelle que du système canadien... L'objectif est davantage de rétablir l'harmonie sociale que de punir... Prééminence du principe communautaire: le groupe étant essentiel à la survie de chacun, les Inuit accordent priorité aux droits communautaires plutôt qu'aux droits individuels."

"... Les Inuit demandent qu'avec la reconnaissance officielle de leur comité local de justice, le droit de punir et d'incarcérer leur soit accordé et que des fonds soient attribués pour la construction d'une prison nordique."

"... Les Inuit ont pris conscience du fait qu'ils demeurent les premiers acteurs d'une éventuelle reprise du contrôle social, sans pour autant folkloriser leurs interventions et les limiter aux systèmes traditionnels... Dans le contexte où les conditions sociales et économiques de vie changent drastiquement, ils avaient à inventer une nouvelle morale sociale, de nouveaux modes de solution de conflits adaptés aux nouveaux problèmes suscités par la sédentarisation... Les défis qu'ils doivent relever sont considérables, ils sont à la mesure des dommages causés par l'engrenage fondamentalement colonialiste et paternaliste qui les a dépossédés de leur territoire certes, mais surtout de leur pouvoir de décider pour eux-mêmes et par eux-mêmes des orientations fondamentales de leur société."

"... Du côté de la Cour d'aucun croient que les Inuit n'ont pas la maturité pour arriver à leurs fins, pour mener à son terme minimum un nouveau projet de justice. On entretient le fatalisme de l'assimilation, cette attitude qui dit que les autres devront penser comme nous s'ils veulent être sauvés ou à tout le moins améliorer leurs conditions d'existence... Pour eux la culture inuit est authentiquement irrationnelle, inadaptée, voire immorale dans le contexte du monde d'aujourd'hui... Encore aujourd'hui, selon ces mêmes personnes, ils sont incapables de se prendre en main."



Six cartes pliées en pochette

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 095 537