



SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PROJET
DES AÉROPORTS NORDIQUES

335033

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

CANQ
TR
GE
CA
246



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PROJET
DES AÉROPORTS NORDIQUES**

Mars 1988

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

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Jean-Pierre Panet
Noëlle Lemos

ingénieur, chargé de projet
anthropologue

Sous la supervision de :
Claude Girard

urbaniste, chef de la Division
du contrôle de la pollution et
recherches

Jean-Pierre Beaumont

biologiste

Sous la supervision de :
Daniel Hargreaves

urbaniste, chef de la Division
des études environnementales-
ouest

Denis Roy

archéologue

Sous la supervision de :
Philippe Poulin

géographe, chef de la Division
des études environnementales-
est

Secrétariat :
Claire Filteau
Ginette Goyer

Agente de secrétariat
Agente de secrétariat

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
INTRODUCTION	1
1 <u>KANGIRSUK</u>	3
1.1 Campement du contracteur	3
1.2 Site de sépulture	4
1.3 Drainage du site	5
1.4 La carrière	8
1.5 Lieu d'élimination des déchets solides	8
1.6 Route d'accès à l'aéroport	10
1.7 Route d'accès au camp d'été	10
1.8 Banc d'emprunt	11
1.9 Sondages géologiques et géotechniques	12
1.10 Délimitation de l'aire des travaux	13

2	<u>QUAQTAQ</u>	14
2.1	Installation de l'entrepreneur	14
2.2	Sites déjà perturbés	15
2.3	Desserte maritime	15
2.4	Sépulture près de la route d'accès à la piste	16
2.5	Lieu d'élimination des déchets solides	17
2.6	Impacts sociaux	18
3	<u>KANGIQSUJUAQ</u>	19
3.1	Campement de l'entrepreneur	19
3.2	Aire d'entreposage de la dynamite	20
3.3	Projet-pilote de végétalisation	21
3.4	Aspect social	21
4	<u>SALLUIT</u>	22
4.1	Carrière près de la piste actuelle (chaînage 1+000)	22
4.2	Carrières prévues au devis entre les chaînages 2+500 et 2+000 de la route d'accès	23
4.3	Enneigement de la route d'accès	23
4.4	Carrière principale - Site de la piste	24
4.5	Zones décapées pour satisfaire le zonage (chaînages de piste 1+800 et 2+300)	25

4.6	Lieu d'élimination des déchets solides	25
4.7	Site d'entreposage de la dynamite et dynamitage	25
4.8	L'antenne du N.D.B. (instrument d'aide à la navigation aérienne)	28
4.9	Zones de manoeuvre	28
4.10	Main-d'oeuvre autochtone	29
4.11	Impact potentiel sur la chasse	29
5	<u>IVUJIVIK</u>	30
5.1	Carrières et bancs d'emprunts	30
5.2	Pollution des lacs adjacents à la piste	31
5.3	Sondages géotechniques	34
5.4	Rupture de la digue construite par le ministère des Transports du Québec, afin de restaurer un lac adjacent à la piste	34
6	<u>INUKJUAK</u>	36
6.1	Voie d'accès à l'aéroport	36
6.2	Abords de la piste	36
7	<u>Main-d'oeuvre et problèmes sociaux</u>	38
7.1	Main-d'oeuvre - Commentaire général	38
7.2	Problèmes sociaux - Commentaire général	39

ANNEXE

INTRODUCTION

En 1986, le ministère des Transports du Québec et la Commission de la qualité de l'environnement Kativik concluaient à la nécessité de procéder, dans le cadre de la réalisation d'infrastructures aéroportuaires, à un bilan de la situation environnementale dans les villages nordiques. Cette entente, convenue d'un commun accord, visait comme objectif à permettre aux deux organismes de se réajuster en prévision des projets d'aéroports à venir. Suite à cette entente, un premier rapport a été transmis à la Commission au printemps 1987.

Le présent rapport regroupe les principales observations faites lors d'un séjour effectué à l'automne 1987, par une équipe pluridisciplinaire du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec. Cinq villages ont été visités; il s'agit de Kangirsuk, Quaqtaq, Kangiqsujuaq, Salluit et Ivujivik. De plus, les recommandations qu'il contient permettront au ministère des Transports d'améliorer son approche pour les futurs projets de piste au nord du 55e parallèle et de corriger certaines lacunes qui sont apparues au niveau environnemental lors de la réalisation des projets actuels.

1 KANGIRSUK

Nous avons visité le projet les 22 et 23 août 1987. A ce moment les travaux de génie civil étaient complétés à plus de 80 %.

1.1 CAMPEMENT DU CONTRACTEUR

Le campement utilisé par l'entrepreneur responsable de la construction de l'aéroport nordique de Kangirsuk, Arenco, est situé le long de la route d'accès à l'aéroport. Il a cependant été vendu à la firme qui construit les habitations dans le village. Ainsi, il n'est pas certain que ce campement, dans l'emprise du Ministère, soit démonté après la fin des travaux (fig. 1).



FIGURE 1: VUE D'UNE PARTIE DU CAMPEMENT DE L'ENTREPRENEUR
(Côté ouest de la route d'accès)

Comme cela se produit ou peut se produire dans tous les villages nordiques, il est recommandé :

- 1) de s'assurer lors de l'attribution des contrats, que les clauses de transfert d'installations, s'il y a lieu, obligent les propriétaires à remettre le site du campement à son état naturel dès que possible;
- 2) d'enlever de l'emprise du Ministère, tout bâtiment issu d'un campement ou non; de le situer dans un lieu adéquat selon les législations appropriées et l'accord de la municipalité concernée ou de le détruire, s'il le faut; de réaménager ce site pour qu'il retrouve rapidement son aspect naturel.

1.2 SITE DE SÉPULTURE

Une clôture de protection en treillis métallique a été installée autour d'une tombe isolée, située du côté ouest de la piste, près de l'aérogare, sur le bord du chemin d'accès (ch. 0+0) (fig. 2).



FIGURE 2: SITE DE SÉPULTURE SITUÉ A PROXIMITÉ DE L'AÉROGARE
LE LONG DE LA ROUTE D'ACCÈS

Selon nos observations, il y aurait lieu, après consultation avec la municipalité, d'enlever cette clôture pour la remplacer par une clôture plus esthétique, par exemple : une clôture de bois avec une porte d'accès.

1.3 DRAINAGE DU SITE

Le drainage aux abords de la piste nous apparaît comme étant problématique. Premièrement, les fossés ne sont pas continus du côté est de la piste. L'eau d'écoulement de surface provenant de la colline adjacente n'est pas captée par les fossés et passe sous la piste. Deuxièmement, les deux ponceaux situés approximativement aux chaînages 1+100 et 1+500 sont remplis de sédiments (fig. 3).

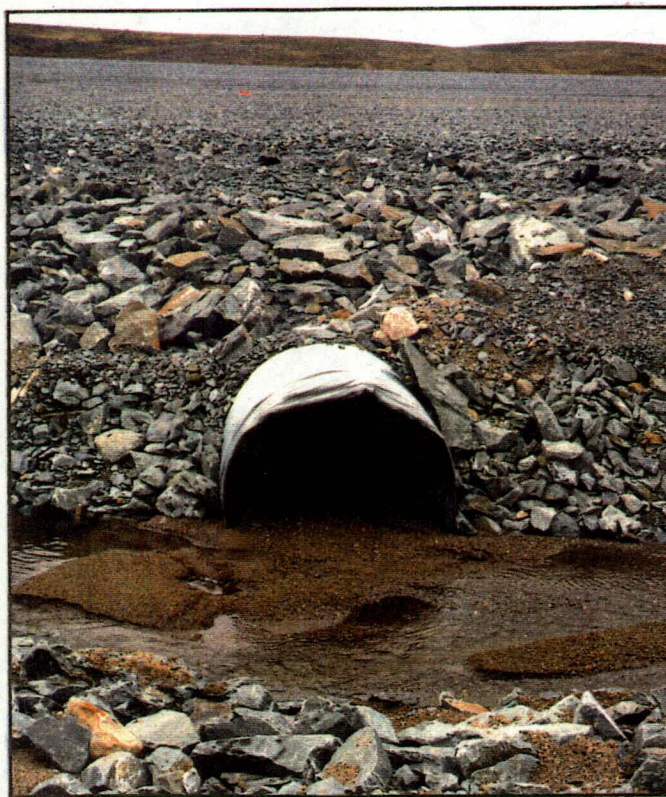


FIGURE 3: PONCEAU DU CHAINAGE 1+100 COLMATÉ PAR LES SÉDIMENTS (SABLE ET GRAVIER)

La présence de ces sédiments dans l'eau de drainage s'explique par le décapage de grandes surfaces aux abords de la piste (côté est) afin de rencontrer les normes de zonage aérien. L'érosion apporte ces sédiments et le sol devrait être stabilisé par la remise en végétation. D'ailleurs, M. Michel Allard du Centre d'études nordiques de l'Université Laval a fait une recommandation semblable dans le cadre du programme de recherche sur les infrastructures de transport en milieu de pergélisol (comm. personnelle, 1987). Le projet de végétalisation pourrait suivre le devis général préparé à cette fin pour le ministère des Transports.

Finalement, la présence de pergélisol près du chaînage 0+900 rend difficile le drainage de cette zone. D'ailleurs, en bordure du remblais aux environs du chaînage 0+600, il y a du ruissellement. Cela indique qu'il y a fonte du millisol ce qui, pourrait endommager la piste à plus ou moins long terme (figures 4 et 5).



FIGURE 4 ÉCOULEMENT SOUS LA PISTE ET LATÉRAL; COTÉ EST DE LA PISTE VERS LE CHAINAGE 0+660



FIGURE 5: ÉCOULEMENT SOUS LE TABLIER DE LA PISTE VERS LE CHAINAGE 0+660.

Nous recommandons qu'une étude d'aménagement soit effectuée afin de corriger cette situation.

1.4 LA CARRIÈRE

Il est possible que la carrière (voir fig. 6) ouverte par le Ministère pour le projet de piste ne rencontre pas les normes du ministère de l'Environnement en ce qui concerne les papiers. Puisque cette carrière abandonnée représente un danger pour la population locale, nous recommandons que des mesures sécuritaires soient prises, comme par exemple, l'implantation de clôtures autour du site.



FIGURE 6: CARRIÈRE SITUÉE A L'EST DE LA PISTE

1.5 LIEU D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS SOLIDES

Le dépôt de déchets municipal est situé à quelques centaines de mètres, au bout de la piste (fig. 7). Selon notre étude d'impact (Kangirsuk, p. 100), il devait être déplacé dès que

possible ou devait être réaménagé. Effectivement, une clôture pare-papiers ceinture le dépôt depuis peu. Il n'en reste pas moins qu'il nous apparaît essentiel de relocaliser le site car l'impact visuel (à l'arrivée par avion) et l'aspect sécurité (péril aviaire) sont toujours présents. Nous avons d'ailleurs constaté la présence de nombreux oiseaux dans le dépotoir.

Rappelons que les directives de Transports Canada (1985) indique qu'il n'est pas recommandé d'utiliser des terrains pour l'enfouissement des ordures dans un rayon de 8,0 km (5 milles) ou moins d'un aéroport.



FIGURE 7: VUE SUR LE DÉPOTOIR MUNICIPAL SITUÉ EN BOUT DE PISTE

Nous recommandons d'entamer le projet de relocalisation pour le dépotoir. Des discussions devraient avoir lieu entre le Gouvernement régional Kativik, la municipalité de Kangirsuk,

Transports Canada et Transports Québec afin de trouver un site acceptable. Le site de l'ancienne carrière devrait être considéré comme site potentiel. Evidemment, toute nouvelle relocalisation de site devra faire l'objet d'une approbation du ministère de l'Environnement du Québec.

1.6 ROUTE D'ACCÈS A L'AÉROPORT

Compte tenu des fortes pentes et de la largeur restreinte de la route, nous recommandons qu'une étude technique soit réalisée par le Service concerné afin d'analyser l'emplacement de glissières de sécurité et d'établir une signalisation appropriée.

De plus, l'accumulation de neige constituant un problème important, il est suggéré d'installer des glissières à câbles d'acier. Il a été suggéré aussi de porter la route d'accès de 6 m à 8 m (rapport de suivi environnemental, 1986). L'entrée de la route dans le village était déjà considérée, dans l'étude d'impact, comme pouvant être dangereuse (p. 99). C'est pourquoi une modification du tracé de la route avait été recommandé (p. 119). Rien n'a été changé et la visibilité reste fortement réduite. Le danger subsiste toujours et cela devrait être considéré dans l'étude technique recommandée précédemment.

1.7 ROUTE D'ACCÈS AU CAMP D'ÉTÉ

Un représentant de la municipalité nous a informé de son intention d'effectuer une route d'accès au camp d'été qui passera près du seuil 04 de la piste et se dirigera vers la carrière. Nous n'avons pas plus de renseignements sur ce projet qui mérite d'être suivi de près.

1.8 BANC D'EMPRUNT

Les recommandations nos 10 et 11 de l'étude d'impact n'ont pas été suivies (p. 120). Elles concernent l'exploitation des bancs d'emprunt en général et dépôt F en particulier. Soulignons, qu'au moment de notre visite, le dépôt E n'avait pas été réaménagé (fig. 8) et que les bâtiments et véhicules de l'entrepreneur occupaient le dépôt F.

Il est recommandé de réaménager ces dépôts après leur exploitation. Le dépôt F pourrait, aussi, faire l'objet d'une remise en végétation selon le devis général préparé à cette fin pour le ministère des Transports.



FIGURE 8: BANC D'EMPRUNT E NON REAMENAGÉ, COTÉ EST DE LA PISTE

1.9 SONDAGES GÉOLOGIQUES ET GÉOTECHNIQUES

Des excavations dans le tapis végétal et dans les dépôts meubles sous-jacents ont été reliées aux sondages géologiques ou géotechniques (fig. 9). Comme la surface décapée n'a pas été remise en état après les travaux, il est recommandé de réaménager ces ouvertures et de les remettre en végétation dans la mesure du possible. Il serait cependant nécessaire d'insister à l'avenir pour que le matériel retroussé soit remis en place dès la fin des sondages.



FIGURE 9: SONDAGE GÉOLOGIQUE, PRÈS DU BANC D'EMPRUNT E;
COTÉ EST DE LA PISTE

1.10 DÉLIMITATION DE L'AIRE DES TRAVAUX

Nous avons observé des traces de véhicule à l'extérieur des chemins déjà tracés (fig. 10). Dans la mesure du possible il

convient, de limiter les déplacements de véhicules dans la zone des travaux de construction du projet. Des directives explicites devraient être faites à ce sujet, au responsable du chantier préalablement au début de la construction.



FIGURE 10: TRACES DE VÉHICULES A L'EXTÉRIEUR DU CHEMIN UTILISÉ

2.1 INSTALLATION DE L'ENTREPRENEUR

En date des 25 et 26 août 1987, la construction de l'aéroport n'avait pas encore débuté dans la municipalité nordique de Quaqtaq. Le pont maritime débarquait le matériel du contracteur.

Cette première phase des opérations est une des plus importantes sur le plan "environnemental" et il est essentiel que le Service de l'environnement y participe car, l'entrepreneur a ses premiers contacts avec la communauté et plusieurs décisions importantes sont prises concernant le campement, les règlements pour les employés, l'aire d'entreposage de la dynamite, etc. ...

L'implication du Service de l'environnement à cette étape serait d'informer toutes les parties (entrepreneur, surveillant de chantier, coordonnateur Inuit engagé par le M.T.Q.) des principales recommandations de l'étude d'impact sur l'environnement. Une visite du chantier devrait également être effectuée en s'attardant sur les principaux sites nécessitant des mesures d'atténuation.

De plus, il arrive que des aspects non abordés dans l'étude d'impact ou des situations imprévues viennent modifier le projet. Alors, des ajustements, tels un changement dans la localisation des campements ou du site d'entreposage de la dynamite sont nécessaires ou encore des mesures de protections supplémentaires sont requises, par exemple, pour des sites de sépultures ou des sites archéologiques.

Finalement des réunions d'information ont été tenues avec les principaux intervenants concernant les problèmes sociaux anticipés.

Les comptes rendus de ces réunions sont disponibles à l'annexe 1.

2.2 SITES DÉJÀ PERTURBÉS

Nous avons pu identifier plusieurs sites déjà perturbés (bancs d'emprunts déjà utilisés, etc.) avant le début des travaux du ministère des Transports.

2.3 DESSERTE MARITIME

Selon l'étude d'impact (p. 242) le débarquement de l'équipement devait s'effectuer dans la zone identifiée à cette fin au plan d'utilisation du sol et de potentiel de développement. Cependant, aucune information dans cette étude ne porte sur le cimetière catholique près de la plage (fig. 11). Des mesures visant à protéger ce cimetière ont été mises en place suite aux recommandations de Denis Roy, du groupe de travail sur le suivi environnemental. De plus, selon M. Marcel Blondeau (comm. personnelle, 1987), il y aurait quelques plantes d'intérêt dans cette baie : par exemple : Carex ursina et Hierochloe pauciflora.



FIGURE 11: CIMETIÈRE ANGLICAN, SITUÉ SUR LA PLAGE A QUAQTAQ

2.4 SÉPULTURES PRÈS DE LA ROUTE D'ACCÈS A LA PISTE

Les recommandations concernant le cimetière près de la route d'accès sont précises (p. 240). Cependant, notre présence a permis d'identifier le périmètre du cimetière et de demander à ce qu'aucune activité ne soit effectuée à proximité de ce site. De plus, des mesures de protection additionnelles ont été requises pour d'autres sépultures non localisées dans l'étude d'impact mais près de l'actuelle piste.



FIGURE 12: VUE DU CIMETIÈRE PRÈS DE LA ROUTE D'ACCÈS A LA PISTE

2.5 LIEU D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS SOLIDES

Il a été recommandé dans l'étude d'impact (p. 243 et p. 250) que soit fermé par les autorités compétentes et avant la mise en exploitation du nouvel aéroport, l'ancien site d'élimination des déchets solides qui se trouve en bout de piste.

Rappelons qu'il avait été recommandé dans cette étude d'impact (p. 245) de collaborer aux travaux de relocalisation si non réalisé à la date des travaux.

2.6 IMPACTS SOCIAUX

Lors de la réunion avec le Conseil et la Corporation foncière, les principaux résultats du suivi environnemental effectué l'année précédente ont été exposés. Divers thèmes ont été discutés afin d'attirer l'attention de la communauté sur les principaux problèmes sociaux susceptibles d'être rencontrés (cf compte-rendu de réunion, 25 août, annexe 1).

Une rencontre a également eu lieu avec le nouveau superviseur inuit Charlie Puttayuk. Les "tâches du superviseur inuit" élaborées l'an dernier à l'aide des superviseurs des autres villages ont été explicitées. Cet exercice visait à mieux orienter le nouveau superviseur de Quaqtuq dans son travail.

Finalement, une autre rencontre a été programmée entre le contracteur et divers comités concernés par les problèmes sociaux pouvant découler de la présence d'un chantier de construction. L'échange s'est avéré fructueux dans la mesure où un dialogue a été amorcé entre les parties. Il est souhaitable que ce dialogue se poursuive: tel fut le souhait exprimé tant par le contracteur que par les gens du village (cf compte rendu de réunion, 26 août, annexe 1).

3 KANGIQSUJUAQ

Les 27 et 28 août 1987, nous avons visité le site du futur aéroport du Kangiqsujuaq. Les travaux n'étaient pas débutés. Le campement de l'entrepreneur était en préparation.

3.1 CAMPEMENT DE L'ENTREPRENEUR

Lors de notre passage, le campement de roulottes (figure 13) était mis en place dans un site en partie perturbé. Rappelons simplement à ce sujet qu'il est recommandé dans l'étude d'impact (p. 277) que lors de la désaffectation des camps, tous les matériaux et débris soient évacués du site et que le terrain soit remis dans un état stable et remis en végétation.



FIGURE 13: FUTUR SITE DE CAMPEMENT DE L'ENTREPRENEUR GÉLI

3.2 AIRE D'ENTREPOSAGE DE LA DYNAMITE

Nous avons participé à la sélection de l'aire d'entreposage de la dynamite la plus adéquate en considérant la recommandation de l'étude d'impact (p. 277) soit d'utiliser des endroits déjà perturbés pour cette utilisation.



FIGURE 14: SITE D'ENTREPOSAGE DE LA DYNAMITE REFUSÉ PARCE QUE NON PERTURBÉ, PRÈS DU POINT D'EAU ET RECÉLANT DES STRUCTURES D'HABITATION

3.3 PROJET-PILOTE DE VÉGÉTALISATION

Le projet-pilote de végétalisation entrepris par le ministère des Transports du Québec depuis 1985 comprenait quatre sites: un site en zone organique et trois sites dans des bancs d'emprunt, les bancs E et F. La visite de terrain nous a permis de constater la disparition du site de végétalisation du banc F car il a été inclus dans une vaste zone de décapage exploitée par la S.H.Q. pour son matériau (figure 15). Cela empêche tout suivi à long terme de ce site et oblige à une meilleure concertation avec la communauté quant au projet et aux prochains travaux de végétalisation.

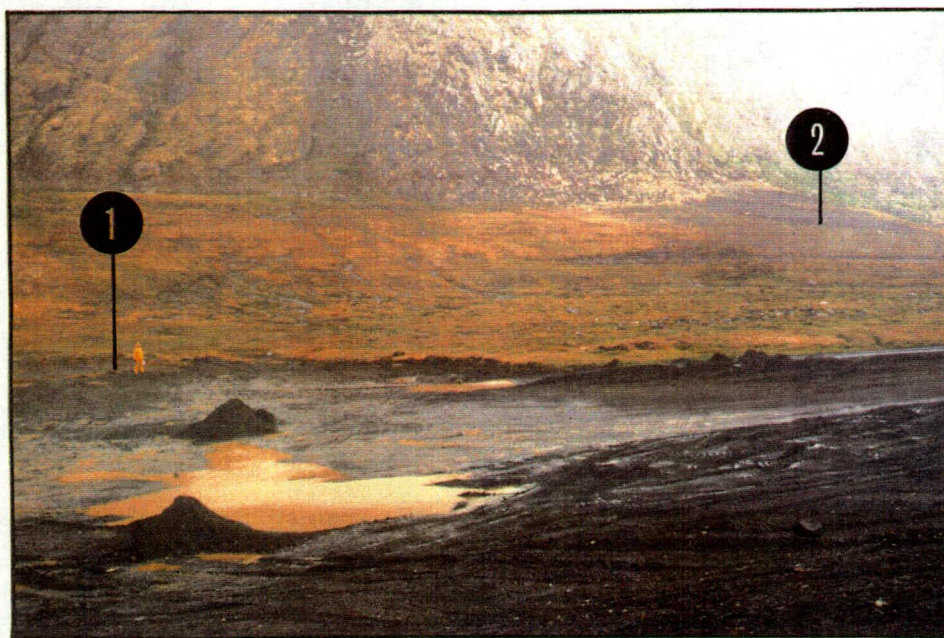


FIGURE 15: LE SITE DE VÉGÉTALISATION DU BANC F A ÉTÉ DÉTRUIT POUR OBTENTION DE MATÉRIAU (1), IL RESTE LES SITES DU BANC E (2)

3.4 ASPECT SOCIAL

Les problèmes sociaux ont été le principal thème de discussion dans ce village. Les résultats de la rencontre de Quaqtaq ont suscité l'intérêt des participants et des propositions ont été mises de l'avant. L'absence du Maire et du contracteur n'a cependant pas permis d'aller plus loin (cf compte rendu de réunion, 28 août, annexe 1).

Les 29 et 30 août 1987, nous avons visité le projet de l'aéroport. L'avancement du projet est de 50 %. Depuis environ une année le gros oeuvre a été donné à sous contrat à la firme Neilson Excavation. Les travaux progressent à un rythme ralenti, compte tenu que le contracteur a subi plusieurs bris mécaniques de sa machinerie, qu'une partie de son personnel est à Kangirsuk et que le pont maritime (bateau d'approvisionnement) a été retardé. Lors de notre séjour nous avons rencontré le responsable du chantier, le surveillant du chantier (engagé par le M.T.Q.), le superviseur inuit et le conseil municipal.

4.1 CARRIÈRE PRÈS DE LA PISTE ACTUELLE (CHAINAGE 1+000)

Cette carrière (voir figure 16) a été exploitée pour construire le chemin d'accès temporaire. Elle sera vraisemblablement utilisée pour la construction de la desserte maritime. Compte tenu de la proximité de cette carrière avec le milieu bâti, un aménagement (clôtures ou remise en état avec pentes faibles) devra être prévu afin de s'assurer que l'aspect sécuritaire et esthétique du site soit pris en compte.



FIGURE 16: VUE SUR LA CARRIÈRE SITUÉE AU CHAINAGE 1+000

Un(e) architecte paysagiste du M.T.Q. en collaboration avec la municipalité devra préparer un plan de réaménagement qui respectera l'environnement et les objectifs locaux.

4.2 CARRIÈRES PRÉVUES AU DEVIS ENTRE LES CHAINAGES 2+500 et 2+000 DE LA ROUTE D'ACCÈS

Il est heureux de noter que ces carrières n'ont pas été exploitées ce qui aurait perturbé davantage le milieu; cependant un banc de sable est exploité près du chaînage 2+200. Les impacts sont limités et le sable sera utilisé pour le ciment des bâtiments.

4.3 ENNEIGEMENT DE LA ROUTE D'ACCÈS

Selon les membres du conseil municipal et de plusieurs personnes du village, le dernier kilomètre de la route d'accès de l'aéroport sera très enneigé. Les problèmes de déneigement seront énormes. La pente moyenne étant de 14 % pour cette zone, on doit s'attendre à un problème d'accès et de sécurité en hiver. Cet avis est aussi partagé par Lévesque et al. (1987) que nous citons :

"La deuxième et dernière partie de ce tronçon de route (km 3+300 au km 3+700) repose presque en entier sur le roc, les problèmes d'affaissement ou de fluage (gélifluxion) sont donc très peu probables. Les difficultés proviendront surtout de l'entretien (sic) du pavé en hiver. Les pentes fortes nécessiteront un épandage fréquent d'abrasifs et les parties encaissées des déneigements répétés. La zone dynamitée entre les kilomètres 3+340 et 3+400, qui a plus de 6 m de profondeur, se remplira continuellement de neige lorsque des vents transversaux souffleront."

Nous recommandons que les responsables de l'entretien évaluent la situation afin d'apporter, si nécessaire une solution au problème anticipé d'enneigement.

4.4 CARRIÈRE PRINCIPALE - SITE DE LA PISTE

Malgré que cette carrière (voir fig. 17) sera aménagée selon les normes du ministère de l'Environnement, il faudra contrôler l'accès au site pour que la population locale s'en tienne à la route d'accès et à l'aérogare. Toute circulation devrait être interdite dans la zone aéroportuaire afin d'éviter un accident.



FIGURE 17: VUE SUR LA CARRIÈRE SITUÉE PRÈS DE LA PISTE EN CONSTRUCTION

4.5 ZONES DÉCAPÉES POUR SATISFAIRE LE ZONAGE (CHAINAGES DE PISTE 1+800 et 2+300)

Ces deux zones à flanc de montagne sont composées de roc et de pergélisol. Après la construction de la piste on pourra remettre en végétation les zones de matériel meuble afin d'éviter les risques d'érosion et d'améliorer l'aspect "visuel" du site. L'évaluation devra être faite après la fin des travaux dans ces zones.

4.6 LIEU D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS SOLIDES

Un nouveau dépôt de déchets est prévu dans la vallée adjacente à l'aéroport (fig. 18). Selon les informations que nous avons obtenues, il est possible que le site prévu soit modifié, car le coût pour la route d'accès serait trop élevé. Une négociation globale devrait être entreprise avec K.R.G. au sujet de l'ensemble des projets de dépôts de déchets. K.R.G. désirerait mettre les rebuts non-organiques dans la carrière près de la piste (communication personnelle, J.M. Nadeau, 1987).

4.7 SITE D'ENTREPOSAGE DE LA DYNAMITE ET DYNAMITAGE

Une note devrait être envoyée au contracteur afin que l'accès soit conforme aux lois en vigueur. Actuellement, on peut facilement accéder au site d'entreposage et y pénétrer par la porte de la clôture sans aucune difficulté.

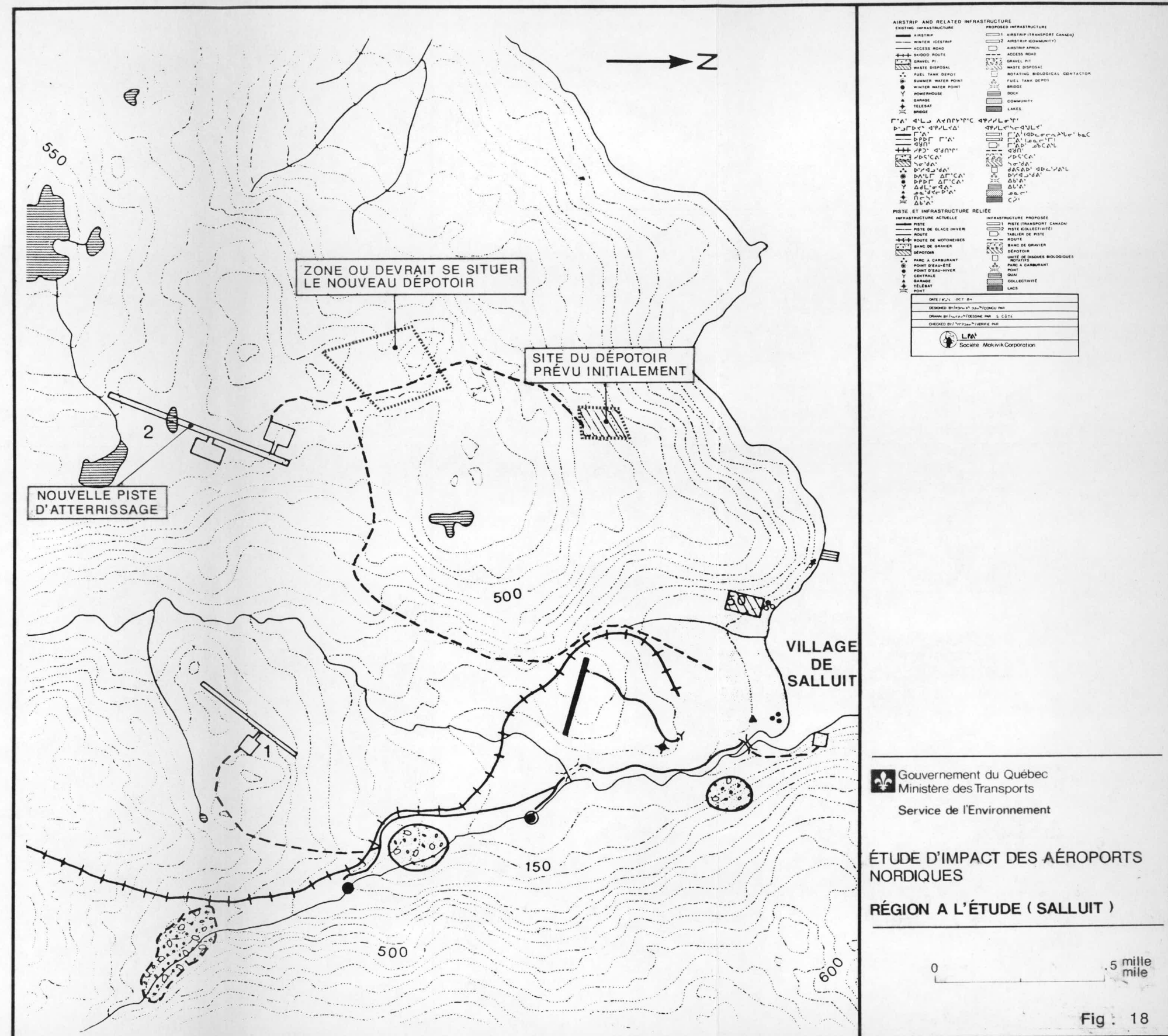




FIGURE 19: ENTRÉE DU SITE D'ENTREPOSAGE DE DYNAMITE

De plus, il est écrit dans l'étude d'impact (p. 100) "(...) The situation in Ivujivik called for one blast per day and the following safety procedures were implemented :

- 1) In conjunction of the Municipal Council the contractor established a procedure whereby a truck equipped with a siren toured the village with a 12 short and 1 long signal.
- 2) Guards, supplied by the contractor, were posted at all access points to the construction site to ensure that nobody wandered into the area during the blasting. (...)"

Ayant constaté la présence de personnes non autorisées dans les environs de la piste moins d'une heure avant le dynamitage, nous avons souligné ce point à l'entrepreneur. La détonation se faisant entendre jusque dans le Fjord de Salluit, il serait utile d'en avertir la communauté soit par la radio FM ou par le camion avertisseur.

4.8 L'ANTENNE DU N.D.B. (instrument d'aide à la navigation aérienne)

Cette antenne est prévue à plus de 1/2 kilomètre de la piste. Un chemin d'accès est prévu pour s'y rendre. Afin de créer le moins de perturbation dans le milieu nordique, on devra s'assurer que les antennes NDB soient situées le plus près possible d'un accès (tout en respectant les normes de Transports Canada) afin de minimiser les coûts et les impacts.

A Ivujivik et Kangirsuk l'antenne NDB est située en bordure des tours de communication.

4.9 ZONES DE MANOEUVRE

Nous avons observé des traces de véhicules à l'extérieur de la voie d'accès à l'aéroport. Certes, il n'y en a pas en grand nombre, mais elles sont apparentes. Elles rappellent d'ailleurs qu'il faut limiter le plus possible les déplacements des véhicules dans la seule zone nécessaire à la construction du projet. Rapportons ici un extrait du rapport préliminaire de Lèvesque et al. (1987) sur leurs recherches en cours sur le pergélisol de l'aéroport de Salluit :

"Plusieurs éléments permettent de constater le fragile équilibre du milieu. Le passage de véhicules en bordure de la route, avant et pendant sa construction, a laissé des empreintes qui ne cessent de s'accroître depuis. Le mollisol est laissé sans protection après la suppression de la végétation. Le dégel plus profond du mollisol lors des saisons chaudes subséquentes, l'affaissement du terrain et l'érosion accélérée par le ruissellement des eaux de fontes ou de pluies qui empruntent ces rigoles, occasionnent des perturbations marquées du terrain. Plusieurs phénomènes du genre sont visibles dans les alentours. Quelques ornières ont plus de 2 m de profondeur, 5 à 8 m de largeur et des dizaines de mètres de longueur. Ces processus pourraient facilement être initiateurs de petits glissements, du même type que ceux qu'on observe à proximité et qui sont d'origine naturelle."

Nous recommandons d'évaluer la possibilité de réaménager ces ornières par un programme spécifique de végétalisation.

4.10 MAIN-D'OEUVRE AUTOCHTONE

Au moment de notre séjour le contracteur n'avait pas reçu toute sa machinerie et ses propres hommes n'étaient pas employés à pleine capacité. Plusieurs travailleurs inuit avaient tout de même été embauchés même si leur nombre ne correspond pas à celui attendu par le conseil.

4.11 IMPACT POTENTIEL SUR LA CHASSE

A titre de renseignement, selon l'un des agents de la Surêté du Québec, il existerait deux lacs à proximité de la route d'accès qui sont utilisés par de jeunes chasseurs qui n'ont généralement pas de moyens pour s'équiper et se rendre plus loin.

Nous avons visité le site de l'aéroport d'Ivujivik les 31 août et 1er septembre 1987. La piste est en opération depuis une année.

5.1 CARRIÈRES ET BANCS D'EMPRUNTS ---

Les bancs d'emprunts ont été régalés après la fin des travaux. Ils sont dans un état acceptable et aucun programme de végétalisation n'est prévu compte tenu de la rigueur du climat et des conditions du milieu.

La carrière située du côté "est" de la piste a été remplie et ses abords adoucis par le ministère des Transports du Québec. Au moment de la visite, la municipalité exploitait le matériau de remplissage de la carrière. Ainsi la piste et les remblais du côté est de la voie d'accès sont utilisés par la machinerie lourde pour aller chercher du matériel granulaire et du sable.

Il est recommandé de statuer sur cette question en considérant toutes les responsabilités du ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) ainsi que les besoins exprimés par la municipalité. Ce problème du matériau granulaire des municipalités n'exige-t-il pas une meilleure concertation intraministérielle et avec les sociétés parapubliques et les autres niveaux de gouvernements?



FIGURE 20: EXPLOITATION PAR LA MUNICIPALITÉ D'IVUJIVIK DE LA CARRIÈRE RÉGALÉE PAR LE M.T.Q. ET SITUÉE DU CÔTÉ "EST" DE LA PISTE

5.2 POLLUTION DES LACS ADJACENTS A LA PISTE

Nous avons échantillonné l'eau des lacs adjacents à l'aéroport afin de déterminer s'ils étaient contaminés, particulièrement par des hydrocarbures. Les sites échantillonnés et les résultats des analyses pour les huiles et graisses sont localisés sur la figure 21.

Visuellement, les observations ont montré une contamination d'hydrocarbures dans deux lacs situés l'un près du réservoir d'essence d'Air Inuit et l'autre près du réservoir du garage

du M.T.Q. Les réservoirs extérieurs ne semblaient pas recèler de fuites mais leurs abords étaient visiblement contaminés. Nous recommandons à cet égard, que soient renforcées les mesures de protection lorsque des réservoirs extérieurs sont prévus.

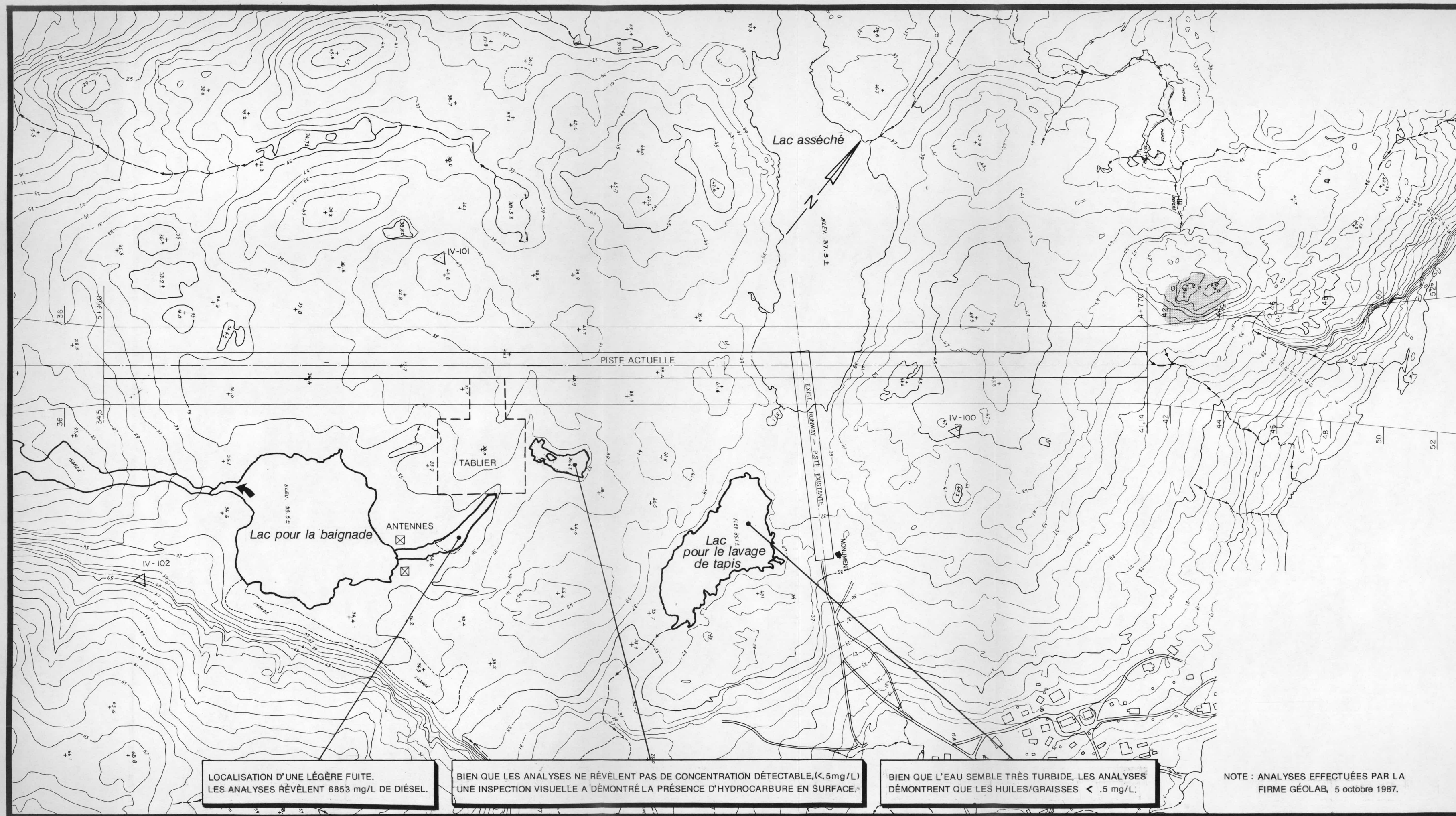
Les résultats d'analyse des échantillons d'eau confirment qu'une fuite de carburant (type diesel) s'échappe du remblai situé derrière les bâtiments du Ministère (fig. 22). Comme cette étendue d'eau communique avec le lac utilisé pour la baignade, il y a donc contamination légère d'un site utilisé par la population locale. Nous recommandons que le ministère vérifie si la fuite provient d'une de ses installations et, si tel est le cas qu'elle soit enrayée. Nous recommandons de plus que la question des remplissages de réservoir et de leur vidange soient examinés pour éviter tous ce problème de pollution ultérieurement.



FIGURE 22: FUITE DE DIESEL LOCALISÉ EN ARRIÈRE DES BATIMENTS DU MINISTÈRE (voir fig. 21)

ÉTUDE D'IMPACT DES AÉROPORTS NORDIQUES

RÉSULTATS DES ANALYSES EFFECTUÉES À IVUJIVIK



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : NICOLE GARNEAU

Date : AOÛT 1987

Echelle :

Nº : 21

100 mètres

5.3 SONDAGES GÉOTECHNIQUES

Des puits de sondage géotechniques non-réaménagés ont été observés. Il est recommandé de réaménager les excavations après utilisation et de replacer le sol superficiel et la végétation qui ont été prélevés avant le début du sondage.

5.4 RUPTURE DE LA DIGUE CONSTRUITE PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, AFIN DE RESTAURER UN LAC ADJACENT A LA PISTE

Au cours de l'été 1985, dans le cadre des travaux de construction de la piste d'aéroport du village d'Ivujivik, notre Ministère a procédé à la construction d'une digue ayant pour but de restaurer le niveau normal d'un lac situé sur la bordure ouest de la piste en construction. Ce lac avait été asséché par le Ministère lors de la construction de la deuxième piste d'Ivujivik en 1980.

A la fin de l'été 1986, un constat de l'état des sites archéologiques environnant la piste en construction a été effectué. Il a aussi permis de constater que cette digue avait été expéditivement construite et qu'elle laissait filtrer le faible volume d'eau qu'elle retenait dans le lac.

Il était anticipé que cette construction ne pourrait résister à la fonte de la neige et de la glace accumulées dans la cuvette de ce lac et que de ce fait, il pourrait y avoir rupture de la digue et conséquemment, importante érosion des matériaux meubles en aval et risque de destruction en tout ou en partie de l'important site archéologique aussi situé en aval.

Le suivi environnemental effectué à Ivujivik a révélé que la digue a effectivement rupturé et laissé écouler une importante masse d'eau vidant le lac que nous avons appelé lac asséché (figure 23). Cela a favorisé une érosion massive dans la vallée en aval de cette pseudo-digue. Cette érosion est maintenant active et ne pourra vraisemblablement se stabiliser avant plusieurs années. L'important site archéologique est ainsi menacé d'être érodé à court terme.

Des fouilles archéologiques devront être effectuées au cours de l'été 1988 afin de préserver les données archéologiques de ce site important pour la compréhension de l'occupation humaine ancienne de cette partie du Nouveau-Québec et de l'Arctique en général.

De plus, il faudrait maintenant aménager une digue qui serait conforme à des normes de construction appropriées et demander une étude au personnel compétent au sein du Ministère, afin de trouver des solutions pour stabiliser l'érosion active générée par la rupture de cette digue.



FIGURE 23: VUE D'ENSEMBLE SUR LA ZONE D'ÉROSION RÉGRESSIVE

Nous sommes restés très peu de temps dans cette communauté lors de notre visite du 2 septembre 1987 et notre analyse n'est que partielle. Les travaux de l'entrepreneur sont à 80 % terminés et nous devons y retourner pour compléter ce suivi.

6.1 VOIE D'ACCÈS A L'AÉROPORT ---

La voie d'accès à l'aéroport présente une double courbe rapprochée qui devrait être indiquée. Nous recommandons d'envisager la possibilité de mettre la signalisation adéquate et des glissières de sécurité appropriées.

6.2 ABORDS DE LA PISTE ---

Nous avons observé des empiètements très limités sur le milieu naturel. En fait, de part et d'autre de la piste, il y a une bande d'environ 10 m de matériaux de déblais étendus et régaliés qui pourra probablement être colonisé naturellement. S'il y avait eu moyen d'éviter cet étalement, cela aurait été encore mieux. Il y avait à certains endroits des versants de piste, en sable, pouvant être érodés par l'eau (fig. 24). Nous recommandons de stabiliser ces pentes pour éviter toute accumulation de matériau dans les fossés latéraux.

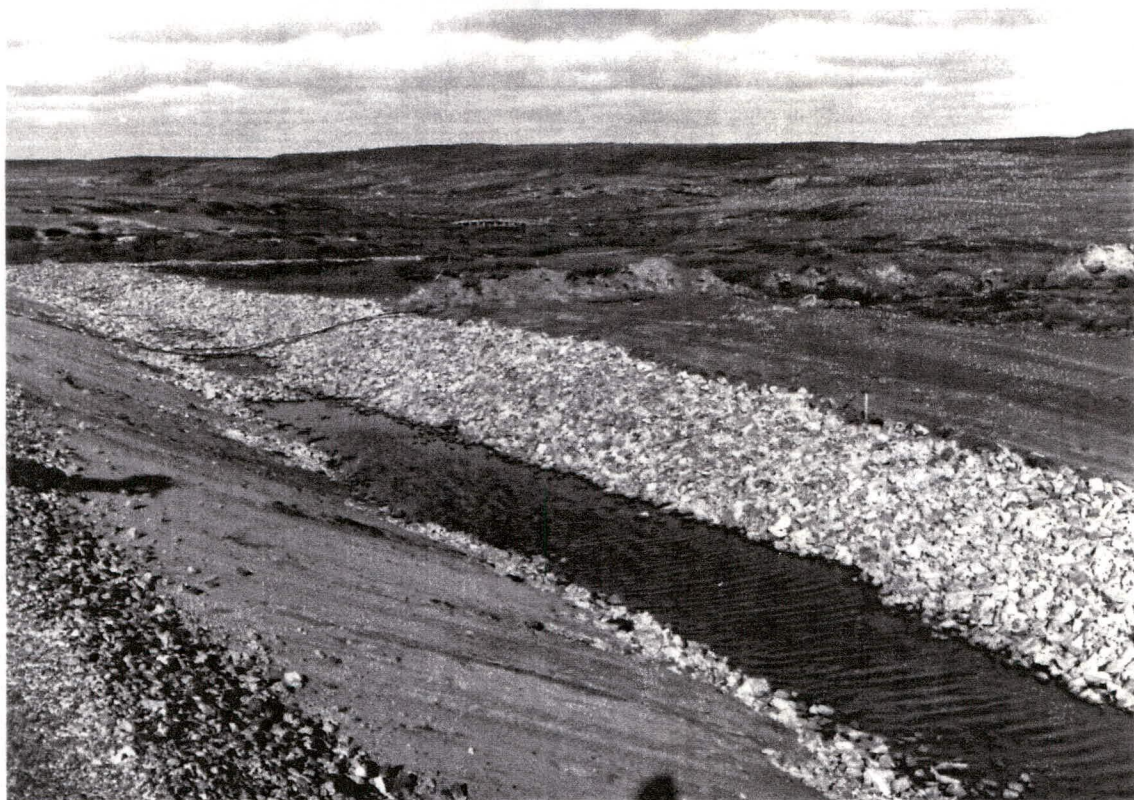


FIGURE 24: RISQUE D'ÉROSION HYDRIQUE SUR LES ABORDS DE PISTE
SABLEUX

7 MAIN-D'OEUVRE ET PROBLÈMES SOCIAUX

7.1 MAIN-D'OEUVRE - COMMENTAIRE GÉNÉRAL

Par rapport à notre bilan de l'an dernier, il ne s'est pas passé grand chose à ce niveau dans les différents villages, soit parce que les contracteurs ont poursuivi leur politique d'embauche de l'année précédente (Inukjuak), soit parce qu'ils n'avaient pas toute leur machinerie et n'engageaient pas à leur maximum (Salluit), soit parce qu'ils n'en étaient qu'à la phase d'installation du chantier (Quaqtaq, Kangiqsujaq).

Notons que l'école de machinerie lourde de Vaudreuil a été fermée cet hiver et que les Inuit n'ont pas pu suivre de cours de formation.

En terme d'entretien des pistes par contre de nombreuses initiatives ont été prises par le ministère des Transports du Québec tant en terme d'engagement de la main-d'oeuvre autochtone que de la formation de celle-ci :

Main-d'oeuvre :

- à Inukjuak comme à Ivujivik le Ministère engage son propre personnel c'est-à-dire deux observateurs-communicateurs et un gérant d'aéroport (Inukjuak), et deux observateurs-communicateurs qui fonctionnent également comme opérateurs de machinerie lourde (Ivujivik).
- à Kangirsuk, le Ministère procède par contrat avec la municipalité pour l'engagement d'un opérateur-communicateur-gérant. De plus, un contrat direct le lie à une ménagère chargée de l'entretien du bâtiment de l'aérogare (nettoyage).

Formation :

Un instructeur du Ministère en poste à Kuujjuarapik se chargera dès cet hiver de passer une semaine par mois dans chacun de ces villages et de veiller à la formation des employés pour ce qui regarde l'entretien. Ces employés seront de plus amenés une semaine à Kuujjuarapik pour une meilleure prise de conscience des responsabilités liées à l'entretien d'une piste et pour apprendre comment procéder une fois rendus chez eux. Une clause dans le contrat avec la municipalité de Kangirsuk prévoit les mêmes conditions pour l'opérateur local que pour ceux des villages qui sont directement employés par le Ministère, c'est-à-dire qu'il a d'une part accès aux cours de formation donnés sur place par l'instructeur du Ministère et d'autre part qu'il se rendra une semaine à Kuujjuarapik pour se familiariser encore davantage avec son ouvrage.

7.2 PROBLÈMES SOCIAUX - COMMENTAIRE GÉNÉRAL

Lors de notre voyage, seule la piste de Salluit était en construction. Celles de Kangirsuk et de Inukjuak étant terminées, et celles de Quaqtaq et de Kangiqsujuaq étant en préparation nous n'avons pas d'éléments nouveaux à apporter au dossier de la question sociale par rapport au suivi de l'an dernier, puisqu'à Salluit tout semblait se dérouler normalement. Cette question doit néanmoins être suivie de près par le Ministère.

En effet, soulignons que dans un des villages visités, où le Ministère n'a pas encore entrepris de construction, mais où d'autres chantiers sont actifs les infirmières ont constaté une escalade de violence, viols, agressions due à la présence des travailleurs, à la circulation d'alcool amené par eux et à leurs rapports avec les femmes. Il est très difficile, selon ces infirmières, de convaincre ces travailleurs que les femmes peuvent être victime d'agression de la part de leur entourage masculin (inuit) alors qu'eux, travailleurs du Sud, ne risquent rien.

Il est important par conséquent que le Ministère continue à insister auprès de ses propres contracteurs sur l'importance d'un contrôle sévère sur ces questions et à veiller à ce que des mesures sévères soient prises en cas d'accroc aux règlements.



Endroit : Ville de Quaqtaq
Heure : 9 heures p.m.
Date : 25 août 1987

TRADUCTION DES DISCUSSIONS QUI SE SONT DÉROULÉS EN ANGLAIS

Rédigé par : Jean-Pierre Panet

Personnes présentes :

Jean-Pierre Panet
Noëlle Lemos
Jacques Brouard
Denis Roy
Jean-Pierre Beaumont
Lise Bélanger
Gérald Larose
Mario Fava
Robert Deer

David Oovout
David Okpik
Elijah Tukkiapik
Etua Puttayuk
Louisa Kulula
Charlie Puttayuk

MTQ
MTQ
MTQ
MTQ
MTQ
KRG
Neilson Excavation Inc.
Neilson Excavation Inc.
Tuvaaluk, Land Holding
Corporation
Sûreté du Québec
Town Manager
Councillor
Mayor
Councillor
Inuit Supervisor

- 1) Jacques Brouard présente un site pour l'entreposage de la dynamite. Ce site sera étudié par le "Land Holding Corporation". Une réponse sera donnée demain. La municipalité présente une liste de conditions à l'entrepreneur. La sécurité est une de leurs préoccupations principales.
- 2) Le contracteur propose un site de campement à la communauté. Le conseil demande de considérer un autre site (près du campement de la SHQ). Le contracteur étudiera le site. (Note : le lendemain un site est convenu entre les deux parties et l'installation de campement débute).
- 3) Présentation de l'équipe du ministère des Transports (Service de l'environnement).

Noëlle Lemos résume les principaux résultats du "suivi" effectué l'an dernier. Elle fournit de plus des explications quant aux tâches du superviseur Inuit. Remerciements du Maire sur l'utilité du document préparé l'an dernier à cet effet.

- 4) La communauté demande quels sont les principaux problèmes rencontrés ailleurs. Noëlle Lemos spécifie qu'ils concernent l'apport d'alcool et de drogue, et les fréquentations entre les jeunes Inuit et les travailleurs. Le responsable de la firme Neilson donne les règlements du camp de ses ouvriers :
 - a) pas de consommation d'alcool (à l'exception dans les chambres) par les employés;
 - b) accès seulement par les employés aux chambres et dortoir;
 - c) si un employé ne respecte pas les règlements a et b, il est expulsé.

Le constructeur construira une salle de jeux pour les employés affectés à la construction.

- 5) Mme Bélanger propose un cours de sécurité aux habitants du village si on lui soumet 20 noms. Ce cours est obligatoire si on veut travailler sur un "chantier". Ce n'est pas une "promesse" d'engagement.

(N. Lemos : il faut préciser aux candidats que le cours ne constitue pas une garantie d'emploi).
- 6) La communauté a envoyé une lettre à C. Tremblay (voir lettre du 26 juin 1987) au sujet du quai de débarquement. La communauté est "surprise" de ce projet et demande plus de consultation. M. Brouard promet une étude et une consultation. (cette dernière a eu lieu à l'automne 1987).
- 7) M. Roy expose le problème des sites de sépultures. Aujourd'hui, trois autres sites de sépultures ont été identifiés. Dès demain ces sites seront délimités et des clôtures de protection seront installées.
- 8) M. Panet explique que l'équipe du Service de l'environnement du MTQ a passé la journée avec le superviseur Inuit. Les principales recommandations de l'étude lui ont été exposées et une visite du site a été effectuée avec le superviseur. De plus, comme le projet de piste viendra transformer les environs du village, nous avons expliqué au superviseur qu'il devra limiter l'accès de la machinerie lourde aux zones du projet seulement; la végétation nordique est fragile et nous avons souligné l'importance de conserver cette végétation.
- 9) Finalement, le conseil nous informe qu'il a reçu une lettre du KRG au sujet du site d'enfouissement. M. Panet informe le conseil que des discussions ont eu lieu entre le KRG et le ministère des Transports à ce sujet. La position du Ministère est claire; le nouveau site de dépôt ne doit pas mettre en danger la sécurité des usagers, car un dépôt trop près du seuil de la piste peut causer un péril aviaire. De plus, l'impact visuel pour les passagers de voir un dépôt dès leur arrivée n'est pas intéressante.



Date Quaqaq, le 26 août 1987

Endroit

Rédigé par Noëlle Lemos

Signature

Objet Réunion avec le contracteur et différents représentants de comités locaux concernés par les problèmes sociaux.

But

Etaient
présents

Kim Pilote, infirmière
Elisapee Okpik, travailleuse sociale
Charlie Tukkiapik, N.N.A.P.A.P. - Comité d'éducation
Lizzie Oovout, "Women Helper"
Suzie Aloupa, CRSSS (Hospital Board director member)
Lizzie Kulula, Comité d'éducation
Johnny Oovout, Sûreté du Québec
David Okpik, Town manager
Suzie Puttayuk, membre du conseil
Gérald Larose, Neilson Excavation, project manager
Lise Bélanger, K.R.G.
Jacques Brouard, Transports du Québec
Noëlle Lemos, Transports du Québec

Copie à

Aux participants du M.T.Q.

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent.

Date 26 août 1987Objet Réunion - Quaqtac

Détails	Action à prendre par	Délai
Résumé de la réunion: l'accent a été plusieurs fois mis sur l'importance d'échanges continus et ouverts entre les parties. Noëlle Lemos: hier, M. Gérald Larose a fait part au Conseil des règlements qu'il entend faire appliquer au camp auprès de ses hommes pour prévenir et au besoin sanctionner tout comportement susceptible de pouvoir occasionner des problèmes auprès de la communauté. Or, la communauté peut, elle aussi, aider à prévenir ces problèmes. La présente réunion a pour objectif d'établir les possibilités d'entente entre les parties. Lizzie Kulula a proposé de faire distribuer les règlements du camp aux jeunes filles du village et invite G. Larose à vérifier l'identité de celles qui se rendront au camp afin d'en avertir les parents. Le problème des jeunes garçons a également été soulevé. Gérald Larose assure les personnes présentes que toute jeune personne interceptée à l'intérieur du camp en sera aussitôt expulsée. Kim Pilote, infirmière, précise à G. Larose que ses médicaments sont comptés en fonction de la population autochtone et donc que des travailleurs atteints de M.T.S. pourront avoir à attendre avant de pouvoir être traités. Elle précise de plus que toute personne atteinte de M.T.S. doit être déclarée au Gouvernement. Gérald Larose demande à être averti de tout problème de ce genre. Johnny Oovout, policier, avertit G. Larose de la possibilité de vols à l'intérieur du camp par des bandes de jeunes expérimentés en la matière et l'invite à se protéger en conséquence. Il demande également à M. Larose de lui faire part de toute tentative de vente illicite de sculptures autochtones, un tel acte étant possible d'amende.		

Date 26 août 1987Objet Réunion - Quaqtac

Détails	Action à prendre par	Délai
Charlie Tukkiapik, comité d'éducation, rappelle que l'inhalation de produits toxiques constitue un sérieux problème chez les jeunes en particulier et insiste pour que de tels produits soient mis hors d'atteinte. Gérald Larose précise que tout son gaz est mis dans des containers et que cela devrait suffire à éviter tout problème. Les deux parties s'entendent sur un échange continu sur ces questions. G. Larose invite les personnes présentes à le contacter au moindre incident. Une proposition est faite à l'effet d'inviter une prochaine fois un jeune siégeant dans un comité (par exemple le comité de santé) pour s'assurer d'une meilleure diffusion des messages auprès des jeunes. Remerciements		



COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date Le 28 août 1987

Endroit Kangiqsujaq

Rédigé par Noëlle Lemos
Jean-Pierre Panet

Signature

Objet Réunion de coordination avant le début des travaux de l'aéroport.

But Discuter des problèmes sociaux anticipés et de certaines répercussions environnementales.

Etaient
présents

Ulaayu Arngak, Canada Manpower
Arpik Alaku, président of the School Board
Elisapie Uqittuq, Women Helper
Eva Illimasaut, Women Rainbow Association
Uviluk Pilurttut, Manager, Land Holding Corp.
Annie Alaku, travailleuse sociale
Jacques Brouard, Transports Québec
Noëlle Lemos, Transports Québec
Jean-Pierre Beaumont, Transports Québec
Jean-Pierre Panet, Transports Québec
Denis Roy, Transports Québec
Jusippi Illimasaut, Transports Québec (superviseur Inuit)

Copie à

Aux participants du M.T.Q.

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent.

- 1) Le site de campement du contracteur est déterminé et tous les intervenants sont en accord avec le site choisi (du côté opposé à la Station hydro-électrique, en périphérie du village).
- 2) Présentation du "suivi" de l'an dernier. Les 7200 heures de travail effectuées par les autochtones prévues à l'entente (main-d'oeuvre locale) sont remplies dans tous les autres villages où il y a construction de pistes.
- 3) Mme Lemos expose ensuite les problèmes sociaux liés à la présence d'un grand nombre d'employés venus du Sud. Annie Alaku, travailleuse sociale, se dit heureuse de l'initiative du Ministère quant à une telle réunion. Elle se dit également très concernée par la question. Selon elle, les femmes du village ont dû aller apposer des affiches "No women allowed" à l'entrée d'autres camps de contracteurs.

Noëlle Lemos fait part, à la demande des personnes présentes, des suggestions faites à Quaqtàq au contracteur et les informe de l'existence de films du CHUL (Projet Nord) qui pourraient leur être utiles.

Jusippi Illimasaut précise que le Conseil municipal prépare présentement des règlements municipaux, sur la question sociale, destinés aux contracteurs.

Il est proposé d'effectuer une réunion entre le contracteur du MTQ, les responsables de la santé, la municipalité, les groupes locaux et la police locale afin de discuter de ces problèmes potentiels et des mesures préventives à mettre en place.

- 4) Le MTQ informe la municipalité qu'elle peut communiquer avec le KRG pour discuter des modalités qui lui permettent d'obtenir des matériaux concassés, effectués par l'entrepreneur de l'aéroport.
- 5) La municipalité nous informe que la carrière no 1 le long de la route d'accès menant à l'aéroport ne sera pas exploitée. Seule la carrière située au sommet de la colline sera exploitée. Le contracteur leur a confirmé cette information. Cette hypothèse est préférable du point de vue environnement à cause de l'impact visuel d'ouvrir deux carrières au lieu d'une seule et de la proximité de cette carrière (no 2) de l'approvisionnement en eau potable d'hiver.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 114 096