

Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

Ministère des Transports Région 08		
	Vu	Copie à
Dir. rég.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Construction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entretien	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personnel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Administration	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D-83-84-85-88	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Airship*  
28/6  
GW.

CONVOCAATION

Réunion pour le projet  
de l'aéroport de Kuujjuarapik

*Philippe*  
Please see me  
regarding this  
*15*

Lieu: Salle de Conférence  
Club social  
Poste de la Baleine

Date: 28 juin 1988 à 14h00

But : Présenter aux populations locales le projet de l'aéroport de Kuujjuarapik. Expliquer le processus d'évaluation d'impacts sur l'environnement.

Personnes convoquées:

- Danielle Lussier : Transports Québec
- Juan Escobar ✓
- Noëlle Lemos
- Clément Tremblay
- J.G. Morel
- R. Cloutier
- Allan Penn : Administration régionale Kuujjuarapik
- Marcelle Chabot : Administration régionale Kuujjuarapik

Merci!

Jean-Pierre Panet, ing.  
Division du contrôle de la pollution et recherche

JPP/rd

c.c.: Claude Girard, chef de la Division du contrôle de la pollution et recherche

NOTE: Les maires sont convoqués par lettre.

1-819-988-2025

Service de l'environnement  
255 boul. Crémazie est, 8è étage  
Montréal, (Québec)  
H2M 1L5

RECUN 2 09 00  
REGU  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
RÉGION 08

**Classement CCEK****Titre** Piste d'atterrissage/ Kuujjuarapik**Type** Dossiers Environnementaux**Date D'ouverture** 1987

**Notes** 27 Janvier 1987: Lettre du Gouvernement du Québec- Ministère des Transport; Aéroport nordique de Kuujjuarapik- Projet au nord du 55ème parallèle; projet de réhabilitation et d'Allongement de la piste d'atterrissage

12 Février 1987: Lettre du Gouvernement du Québec-Ministère de l'Environnement; Aéroport nordique de Kuujjuarapik dossier 204-BJ395-10; Renseignements préliminaire

25 Février 1987: Lettre de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik; Aéroport nordique de Kuujjuarapik; Soumission du projet; Trois aspects à étudier plus précisément

14 Avril 1988: Lettre du Grand Conseil des Cris du Québec; Upgrading and extension of the landing strip at Great Whale River

19 Avril 1988: Lettre de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik; Remerciement au Grand Conseil des Cris du Québec pour les informations transmises dans la lettre du 14 avril 1988

2 Juin 1988: Lettre du Gouvernement du Québec- Ministère des Transport; Convocation- Réunion pour le projet de l'aéroport de Kuujjuarapik pour le présenter à la population



COMMISSION DE LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT KATIVIK ENVIRONMENTAL QUALITY COMMISSION

SECRETARIAT - C.P. 9, KUUJJUAQ, QUEBEC, J0M 1C0

TEL. (819) 964-2941

April 19th, 1988

Dr. Alan Penn  
Environment and Lands  
Cree Regional Authority  
1, Place Ville-Marie  
suite 3438  
Montréal, Que.  
H3B 3N6

SUBJECT: Upgrading and extension of the landing strip  
at Great Whale River

Dear Alan,

Thank you very much for your informative letter with respect to the upgrading and extension of the landing strip at Great Whale River.

I appreciate your suggestion that "the different variants proposed in the course of the preliminary assessment of the hydro-electric complex be taken into consideration". I note as well that the Cree Regional Authority would like the opportunity to present its point of view to the Commission during our study of Transport Québec's proposal.

Please be assured that when the proposal is submitted to us, we will accord it our most careful attention and will forward an invitation to the Cree Regional Authority to present its opinion.

Yours sincerely,

Peter Jacobs

c.c. M. Jean-Claude Deschênes





GCCQ

Dr. Peter Jacobs  
April 14th, 1988



CRA  
ARC

Page 2/...

As the project has not so far been submitted either to the Evaluating Committee or to the Review Committee in Chapter II of the Environmental Quality Act, we are taking this initiative to submit to you some of the concerns we have regarding this project.

There is a long history behind this development, but we will limit ourselves to a few essential details.

1. Upgrading the Gt. Whale airstrip and installation of navigational aids was discussed extensively during the preliminary phase of the environmental impact statement of the Great Whale hydro-electric complex in 1980 and 1981.
2. Three variants were being considered at that time: (i) maintaining the status quo at Great Whale and building an all weather strip, fully equipped for IFR, at GB-1, and presumably with an interconnecting road, with Hydro-Québec as proponent and future owner and operator, (ii) upgrading the existing airstrip at Great Whale, more or less along the lines described in the present proposal, in which case Transport's Québec would act as proponent, and own and operate the facility, and (iii) an intermediate solution, involving an all-weather general purpose airstrip at one of the sites originally identified by Hydro-Québec, between GB-1 and Great Whale River.
3. Hydro-Québec's reference scenario for its equipment program provides for the commissioning of first power from the Great Whale Complex in 1997, which in turn means that construction would begin in 1990 or 1991. The scenario involving more rapid growth in energy demand would have the effect of bringing these dates



GCCQ

Dr. Peter Jacobs  
April 14th, 1988



CRA  
A.R.C.

Page 3/...

forward by a year or two. In either case, we must assume that environmental and social impact issues arising from this project will have to be addressed in the near future.

4. The Whapmagoostui Band, at the time of the preliminary assessment of the Great Whale Complex, expressed concerns about the social and economic impacts of using the air strip at Great Whale River as the major staging point for moving construction workers to the sites required for the hydro-electric complex, and wanted the option of a site intermediate between the existing strip and GB-1 to be given serious consideration. No formal decision, of course, was taken by the Band - it was expected that this would follow in the course of the impact assessment and review process.
5. Discussions on this latter point took place at the time when Hydro-Québec decided to suspend planning of the Great Whale Complex because of declining growth in energy demand. As a result, there was no agreement reached as to the identity of the proponent in the case of an intermediate site, nor on how precisely to deal with the allocation of responsibilities for the three variants described under item 2 above.

The issues of social and economic impact raised in the early eighties in connection with the hydro-electric complex are still relevant, and should be examined carefully in the context of the present proposal. At first sight, the present proposal seems to mean that a decision may already have been taken to use Great Whale River as the staging point for the hydro-electric complex.

.../4



GCCQ

Dr. Peter Jacobs  
April 14th, 1988



CRA  
ARC

Page 4/...

We believe that it would be most unfortunate, and prejudicial to the operation of both the Cree and Inuit environmental régimes, if discussions on these important options were to be foreclosed by the present action of Transport Québec.

We respectfully ask you, therefore, to take the necessary measures to ensure that the context of the upgrading of the air strip at Great Whale River is examined carefully. In particular, we believe that it is most important that the different variants proposed in the course of the preliminary assessment of the hydro-electric complex be taken into consideration and that the review of the present proposal not prejudice the outcome of this comparative study.

We look forward to hearing the response of the Environmental Quality Commission on this matter and take this opportunity of indicating our interest in appearing before the Commission during its study of Transport Québec's proposal. We maintain our position, however, that on the basis of the available information authorisation should be sought under the terms of Section 22 of the James Bay and Northern Québec Agreement.

Yours sincerely,

Alan Penn  
Environment & Lands  
Cree Regional Authority

cc: Chief Robbie Dick  
Mr. Matthew CoonCome  
M. Jean-Claude Deschênes  
Mr. William Kawkapit  
M. Gilles Lamoureux

AP/apw



Bureau du sous-ministre

Sainte-Foy, le 6 avril 1987

Monsieur Pierre Michaud  
Sous-ministre  
Ministère des Transports  
700, boul. Saint-Cyrille Est  
29e étage  
Québec, QC  
G1R 5A9

OBJET: Aéroport nordique de Kuujuarapik  
N/D: 240-BJ395-10

Monsieur le sous-ministre,

Dans le cadre de l'analyse du projet cité en rubrique, la Commission de la qualité de l'environnement Kativik a décidé de le soumettre au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social.

Je vous transmets la lettre faisant état de cette décision et des aspects à être développés dans l'étude d'impact.

Veillez agréer, monsieur le sous-ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre

JEAN-CLAUDE DESCHÊNES

c.c. Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire  
Hervé Chatagnier, secrétaire CQEK  
Michel Provencher, directeur régional (08)



SECRETARIAT - P. 5000 JUJUAQ, QUEBEC, J0M 1C0  
TEL.: (819) 964-2941

Le 25 février 1987

M. Jean-Claude Deschênes  
Sous-ministre  
Ministère de l'Environnement  
6e étage  
3900, rue Marly  
STE-FOY (Québec)  
G1X 4E4

Objet: Aéroport nordique de Kuujjuarapik  
Votre dossier: 240-BJ395-10

Monsieur le Sous-ministre,

En réponse à la lettre de M. Yves L. Pagé, du 12 février dernier et conformément à l'article 192 de la Loi sur la qualité de l'environnement, la Commission a décidé de soumettre le projet mentionné en titre au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social.

Cette décision a été prise compte tenu de l'ampleur des travaux à effectuer dans la communauté même et donc des impacts possibles de ceux-ci pour l'ensemble des résidents.

Le promoteur réalisera donc une étude d'impact à partir des directives générales déjà émises pour les aéroports nordiques, tout en l'ajustant au fait qu'il s'agit de changer le site d'une infrastructure existante.

De plus, les trois aspects suivants devront être étudiés spécifiquement:

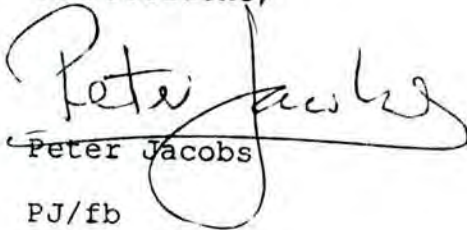
- l'intégration du projet au plan d'aménagement communautaire de la municipalité inuit, de la communauté crie et du gouvernement du Québec. Il sera nécessaire de présenter les options possibles ainsi que le lien entre ce projet et l'aéroport prévu dans le projet hydro-électrique Grande-Baleine;



- la description précise des travaux de protection contre l'érosion du côté de la baie d'Hudson et une évaluation des impacts y afférents;
- péril aviaire - La Commission a approuvé, le 30 janvier 1986, un nouveau site d'élimination de déchets solides devant desservir les communautés de Kuujjuarapik et de Whapmagoostui. Le promoteur indiquera de quelle façon son projet s'accommode de l'emplacement du site alors retenu en rapport aux risques reliés au péril aviaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,



Peter Jacobs

PJ/fb

8 mar - René  
25.5.2

PROGRAMME D'AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES  
AEROPORTUAIRES NORDIQUES

Mars 1983

## 1. INTRODUCTION

La présente directive a été élaborée sur la base des informations préliminaires fournies par le promoteur, le ministère des Transports du Québec, le 4 mars 1983.

La directive est conçue de façon générale et devrait s'appliquer à l'étude d'impact qui sera produite pour chacune des onze municipalités nordiques visées. Si des particularités devaient s'appliquer à l'une ou l'autre des municipalités, il appartient au promoteur de les indiquer et de modifier son étude en conséquence.

Compte tenu de la longueur de la période de réalisation du projet, il est possible que l'autorisation émise à la fin de la procédure soit reconsidérée selon des termes à être précisés suite à la révision de l'étude d'impact.

## 2. JUSTIFICATION DU PROJET

Le promoteur présentera un exposé des conditions actuelles des services aériens dans le Nord du Québec en terme de caractéristiques des infrastructures disponibles, de leur sécurité, des types d'avions employés, des passagers et du fret transportés.

La situation actuelle sera enfin présentée par rapport aux normes aéronautiques habituellement en vigueur ou édictées pour des dessertes semblables.

Le promoteur démontrera dans quelle mesure son projet est susceptible de combler les lacunes actuelles et de rencontrer les besoins futurs des communautés.

## 3. DESCRIPTION DU PROJET

Le promoteur présentera les sites potentiels avec leurs caractéristiques limitantes. Si un seul site est retenu, on indiquera les raisons motivant ce choix.

Ces sites potentiels seront indiqués par rapport à l'aménagement actuel et au développement possible des villages.

- 3 -

Pour le site retenu, on fournira les renseignements suivants:

- a - les caractéristiques de la piste, de l'aérogare, des hangars et des équipements d'aide à la navigation;
- b - un plan de la ligne d'alimentation en électricité;
- c - un plan du réseau de drainage de la piste;
- d - une estimation des volumes et types de matériaux d'emprunt et la localisation des dépôts à exploiter;
- e - un plan du système de protection contre les incendies;
- f - la localisation et la description des réservoirs de carburants et des systèmes de confinement;
- g - une description de la méthode de construction envisagée et des travaux d'entretien requis;
- h - une description de la main-d'oeuvre nécessaire;
- i - un échancier de construction;
- j - s'il y a lieu, un schéma du système d'alimentation en eau potable et d'élimination des eaux usées.

#### 4. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT

##### a Biophysique

Le promoteur présentera sur carte(s) à grande échelle le réseau hydrographique, la topographie environnante, les dépôts de matériaux meubles et autres nécessaires à la construction, l'orientation des vents dominants et les couloirs d'approche, le tout par rapport aux installations prévues.

##### b Social

En rapport avec les activités de construction, d'exploitation et d'entretien du projet, fournir une description de la composition de la main-d'oeuvre locale de même qu'une description de l'équipement disponible localement.

On présentera également les capacités de la communauté à héberger des travailleurs de l'extérieur si tel est le cas.

L'analyse portera sur les impacts négatifs anticipés et sur les impacts positifs à long terme qu'il serait possible d'engendrer en prévoyant certains aménagements polyvalents.

- Répercussions en phase construction et exploitation:

- . qualité du milieu de vie des résidents, notamment le bruit et la poussière engendrés par le concasseur;
- . qualité du service aérien pendant les travaux;
- . répercussions d'un déversement accidentel de produit pétrolier.

- Répercussions sur le développement communautaire:

Ici, le promoteur examinera comment le projet peut s'intégrer au développement de la municipalité, notamment sous les cinq aspects suivants:

a) matériel de remblai:

La construction ou l'amélioration des pistes demandera une grande quantité de matériel de remblai; est-il possible qu'en parallèle à ses propres besoins, le promoteur fournisse une certaine quantité de matériel pour les besoins futurs de développement communautaire?

Quelle proportion du matériel facilement accessible aux abords des villages représentent les quantités directement nécessaires au promoteur?

b) servitudes:

Les servitudes (v.g. droits de traversée restreints) dues à la piste peuvent-elles entrer en conflit avec les axes de circulation habituels dans la communauté?

c) hangar et entrepôt:

Compte tenu des disponibilités restreintes en bâtiments de toutes sortes dans les communautés nordiques, est-il possible que les hangars et entrepôts construits par Transports-Québec desservent en partie les besoins du village?

Il en est de même pour l'équipement contre les incendies, s'il y a lieu?

d) main-d'oeuvre:

S'il y a besoin de main-d'oeuvre spécialisée, soit pour la construction ou l'entretien, le promoteur a-t-

il prévu des cours de formation des résidents afin qu'ils puissent postuler ces emplois?

e) modification au régime des terres:

On précisera le régime foncier applicable à la piste, à la route et aux bancs d'emprunt. On fera état des démarches entreprises par le ministère des Transports du Québec pour l'obtention des droits nécessaires.

6. MESURES CORRECTIVES

- a - Modalités de réaménagement des bancs d'emprunt.
- b - Opération du concasseur.
- c - Contrôle des déversements pétroliers.
- d - Contrôle de l'érosion.

7. CONSULTATION DE LA POPULATION

Le promoteur fournira un rapport de consultation des populations de chacune des municipalités impliquées.

Cette consultation portera, entre autres, sur le choix du site de l'aéroport, si plusieurs sites sont possibles et sur les mesures correctives à être appliquées.

64/67



Bureau du sous-ministre

Sainte-Foy, le 12 février 1987

Monsieur Peter Jacobs  
Président de la Commission de la  
qualité de l'environnement Kativik  
Université de Montréal  
Faculté de l'aménagement  
5829, rue Darlington  
MONTRÉAL (QUÉBEC)  
H3T 1T2

OBJET: Aéroport nordique de Kuujjuarapik  
Notre dossier: 240-BJ395-10

Monsieur le président,

Au nom du sous-ministre de l'Environnement, monsieur Jean-Claude Deschênes, je vous transmets une copie des renseignements préliminaires du projet mentionné en titre. J'en transmets également une copie aux autres membres du Comité ainsi qu'à son secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés au Sous-Ministre le 27 janvier dernier par monsieur Pierre Michaud, sous-ministre du ministère des Transports.

Conformément à l'article 192 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je vous demande de faire parvenir au Sous-Ministre, dans les meilleurs délais, la décision de la Commission sur le besoin d'études d'impact pour ce projet.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

YVES L. PAGÉ, directeur  
Affaires nordiques et amérindiennes

c.c. M. Jean-Claude Deschênes, sous-ministre  
Administration régionale crie, a/s du secrétaire  
M. Michel Provencher, directeur régional (08)





Bureau du sous-ministre



Québec, le 27 janvier 1987

Monsieur Jean-Claude Deschênes  
Sous-ministre de l'Environnement  
3900, rue Marly  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4



OBJET: Aéroport nordique de Kuujjuarapik  
Projet au nord du 55ième parallèle

Cher collègue,

Vous trouverez, ci-joint, l'avis de projet concernant la réhabilitation et l'allongement de la piste de l'aéroport de Kuujjuarapik, afin que vous puissiez nous indiquer si ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement. Si tel est le cas, nous comptons sur votre diligence habituelle pour que le Ministre de l'Environnement nous transmette au plus tôt sa directive déterminant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à produire.

Vous remerciant de votre collaboration, veuillez agréer, cher collègue, mes salutations les meilleures.



PIERRE MICHAUD, ingénieur

# ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES



Gouvernement du Québec  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations  
environnementales

## Avis de projet

### TITRE DU PROJET

Réhabilitation et allongement de  
la piste d'atterrissage de  
Kuujuarapik.

À l'usage du ministère de  
l'Environnement

Date de réception \_\_\_\_\_

Dossier numéro \_\_\_\_\_

1. **Promoteur** Ministère des Transports du Québec

Adresse 255, boul. Crémazie est, 9e étage

Montréal, (Québec)

Téléphone 873-3440

Responsable du projet Service de l'environnement  
a/s M. Jean-Pierre Panet

2. **Consultant mandaté par le promoteur** A venir

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Responsable du projet \_\_\_\_\_

3. **Titre du projet**

Projet de réhabilitation et d'allongement de la piste d'atterrissage  
de Kuujjuarapik.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

#### 4. Localisation du projet

Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en 15 exemplaires).

Lot 54 Municipalité de Kuujjuarapik

Terre de catégorie 1 Inuit Kuujjuarapik

#### 5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex: propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Le projet se fera sur des terres de catégorie 1 régies par la convention

de la Baie James et propriété des Inuit .

Leurs acquisitions devront être négociées.

## 6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programmes de développement au niveau local, régional ou national.

Le projet a pour but de doter Kuujjuarapik d'une piste de 1 830 mètres permettant d'accroître la sécurité des utilisateurs et l'utilisation optimale du Boeing 737. Cette construction permettra le respect des normes de Transports Canada concernant ce type d'appareil et l'éloignement de cette piste du village réduira les inconvénients dus à la poussière lors des mouvements d'appareil en période estivale.

Suite à ces travaux on peut escompter une réduction des tarifs de la part des transporteurs aériens, ce qui serait bénéfique pour les communautés locales Inuit et Cris.

## 7. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

- Installation d'aide électronique à l'approche;
- Construction de rues donnant accès à l'aérogare;
- Détournement de la route d'accès au dépôt de carburant;
- Addition d'une voie de circulation pour les appareils.

## 8. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération ou d'exploitation. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, vue en coupe, etc.).

La construction nécessitera la production de 130 000 tonnes de pierre concassée 19-0a puisée dans une carrière située sur des terres de catégorie 1 Inuit .

On devra excaver 140 000 mètres cubes de matériaux de deuxième classe et prévoir une protection contre l'érosion du côté de la Baie d'Hudson.

Lorsque la nouvelle piste aura une longueur de 1 375 mètres, on entreprendra la démolition de l'ancienne piste afin de récupérer les matériaux 19-0a pour compléter la construction jusqu'à 1 830 mètres plus deux pré-seuils de 200 mètres chacun sur une largeur de 55 mètres.

Parallèlement à ces travaux, nous relocaliserons une petite route située dans l'axe Sud, au bas de la berge de la rivière Grande Baleine, nous construirons une voie de circulation supplémentaire pour les appareils et nous construirons 2 rues d'accès à l'aérogare, ces travaux nécessiteront des déblais de deuxième classe de 30 000 tonnes et la pose de 10 000 tonnes de pierre concassée 19-0a.

On devra procéder à l'installation d'un système de feux de piste sur la nouvelle construction.

**9. Calendrier de réalisation du projet**

(selon les différentes phases de réalisation)

- 1e) Préparation des plans et devis, avril 1987;
- 2e) Négociation pour l'acquisition des terres de catégorie 1 Inuit  
mai 1987;
- 3e) Production et mise en pile de pierre concassée 19-0a environ 75 000  
tonnes, août 1987;
- 4e) Excavation et construction d'une partie de la nouvelle piste  
(1 375 mètres) juin 1988;
- 5e) Démolition et récupération des matériaux de l'ancienne piste, août 1988;
- 6e) Excavation et construction de la dernière partie de piste, de la  
voie d'accès, des rues d'accès et détournement de la route menant  
au dépôt de carburant, septembre 1988;
- 7e) Installation d'un système de balisage pour la nouvelle piste,  
septembre 1988.

**10. Description du milieu**

Décrire d'une part, la répartition actuelle des différentes composantes du territoire (espaces naturels, zones agricoles, zones forestières, zones urbaines, infrastructures, etc.) et d'autre part, les principales activités humaines telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet (villégiature, agriculture, exploitation forestière, commerce, industrie, etc.).

La majeure partie de la zone des travaux est occupée par la zone  
actuelle de l'aéroport de Kuujjuarapik.

Certains sites archéologiques ont déjà été inventoriés à proximité  
de cette zone.

De plus on retrouve une conduite d'eau ainsi qu'un égout sanitaire  
qui traversent la zone projetée des travaux.

Finalement la relocalisation du dépotoir devra tenir compte de la  
piste proposée.



**11. Remarques**

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin annexer des pages.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

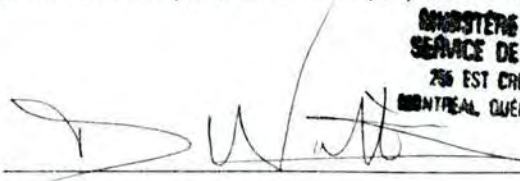
---

---

---

*Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.*

Signé le 19 JAN 1987 par \_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT  
250 EST CROMBIE, 5<sup>ème</sup> ÉTAGE  
MONTREAL, QUEBEC H2M 1L8

Daniel Waltz  
Chef du Service de l'environnement

Figure 2.40

Kuujjuarapik piste 04-22

Possibilité D

Nouvelle piste

Colline en saillie de la surface  
d'approche... 19 280 m<sup>3</sup> Code 4C

Seuil 22 décalé

NOTE: La piste décalée est  
également déviée de 1°

Limite de propriété

Bande de piste, code 4-C

Seuil 04 décalé

Route en obstacle

Limite de la surface d'approche

Code 4C

