

Société Kuujjuamiut Inc.

ᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭ ᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭ

Ministère de l'Environnement et de la Faune
REÇU LE
1994-09-07
Direction des évaluations environnementales
en milieu nordique et de la coordination

Kuujjuaq, August 30, 1994

**Monsieur Pierre Lefebvre, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
en milieu nordique et de la coordination
Ministère de l'Environnement et de la Faune
3900, rue de Marly, 5 étage, boîte 50
Ste-Foy (Québec)
G1X 4E4**

SUBJECT: Kuujjuaq small craft docking facility-Noovuk Bay

Dear Mr. Lefebvre:

Further to my phone conversation with Thérèse Beaudet from your department in regard to the above-mentioned project which was started in 1992, I must inform you that following the feasibility studies that were conducted, the Corporation felt that at that time, the costs to undergo the project were too high and have to date shelved the project altogether.

Hoping the above is self explanatory, I shall remain for now.

Sincerely,

**Martha Gordon
General Manager**



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service des affaires nordiques
et amérindiennes

Sainte-Foy, le 1er juin 1992

Monsieur Peter Jacobs, Président
Commission de la qualité de
l'environnement Kativik
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620, rue Darlington
MONTRÉAL, Québec
H3C 3J7

OBJET: Aménagement de la Baie de Noovuk
N/Référence: 3215-04-02

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci joint copie d'une lettre de monsieur Colin Bird, de la Société Kuujjuamiutt Inc. apportant des précisions sur le projet mentionné en rubrique. J'en transmets également une copie aux autres membres de la Commission ainsi qu'à sa secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés à monsieur André Trudeau, Sous-ministre de l'Environnement, en date du 27 mai 1992.

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

MICHEL BEAUJEU
Direction des affaires nordiques
et autochtones

p.j.

c.c.: M. Noël Savard, Direction régionale 08
Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire

ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ

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

SECRETARIAT - C.P. 8, KUUJJUAQ, QUEBEC, J0M 1C0

TEL.: (819) 984-2941

**Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6e étage
SAINTE-FOY, Québec
G1X 4E4**

**OBJET: Aménagement de la Baie de Noovuk
V/Référence: 3215-04-02**

Monsieur le Sous-ministre,

La Commission de la qualité de l'environnement Kativik (CQEK) a reçu les informations supplémentaires qui nous ont été transmises par la Société Kuujjuamiut Inc. en date du 27 mai 1992. Les membres de la Commission sont d'avis que, malgré ces informations, certaines questions demeurent quant à ce projet.

Mentionnons d'abord que, suite à une rencontre de la Commission le 5 mai dernier avec M. Johnny Adams, maire de Kuujjuaq, celui-ci nous a fait part des objections qu'il avait quant au site retenu pour disposer du matériel qui serait dragué. Nous croyons donc qu'il y a lieu, pour le promoteur, de nous faire savoir si une entente est intervenue à ce sujet avec la municipalité.

Il y aurait lieu également, pour le promoteur, de préciser comment la création de l'aire de rejet proposé s'inscrit dans le plan d'urbanisme du village, ou comment celle-ci pourrait restreindre les possibilités d'expansion de Kuujjuaq. Le cas échéant, une option du projet requérant moins de dragage pourrait constituer une alternative à considérer plus sérieusement.

En ce qui a trait aux autres informations qui nous ont été transmises par le promoteur dans sa lettre du 27 mai dernier, certaines de celles-ci méritent d'être complétées, illustrées ou mieux étayées afin d'être bien comprises. Il s'agit des points suivants:

- Point #4:** Maintenance des ouvrages: Le constat apporté est très général et sans fondement apparent. À quels récents travaux fait-on référence pour appuyer l'assertion qu'il n'y aura que peu ou pas de sédimentation?
- Point #7:** Membrane de géotextile: il y aurait lieu d'illustrer, par des plans ou croquis, l'installation prévue du bassin de sédimentation.

En terminant, nous croyons également que le promoteur devrait préciser les contraintes que représentent pour son projet l'usage de la norme où on laisse dans la digue une ouverture dans la proportion 1/3 - 2/3 permettant une libre circulation de l'eau.

Veillez agréer, Monsieur le Sous-ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

PETER JACOBS

Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly, 6e étage
SAINTE-FOY, Québec
G1X 4E4

June 15, 1992

OBJET: Aménagement de la Baie Noovuk
N/Référence: 3215-04-02

Dear Mr. Trudeau,

The Kativik Environmental Quality Commission received supplementary information with respect to the abovementioned project, from the Société Kuujjuamiut Inc. on May 27, 1992. The members of the Commission judged the responses to the following questions incomplete. We would appreciate if you could clarify these issues as soon as possible so that we may render our decision.

1. Site Selection for Dredged Material The members of the Commission met with Mr Jonny Adams, the Mayor of Kuujjuaq on May 5, 1992, in Kuujjuaq. Mr. Adams expressed a concern with respect to the location and the manner in which the dredged materials would be deposited. Has there been an agreement reached with Mr. Adams and the municipality with respect to this issue?
2. Project Maintenance- Who is the proprietor of the small docking facility, and who will be responsible for the continuing maintenance of the site?

3. Survey of the holding capacity of the dyke,
- 4) Design of the dyke: explanation of the norms retained for permanent docking facilities: 1/3 encroachment on the coast for a 2/3 opening to allow the water to flow freely.

Yours truly,

Peter Jacobs
Chairman
Kativik Environmental Quality Commission

Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly, 6e étage
SAINTE-FOY, Québec
G1X 4E4

le 9 juin 1992

OBJET: Aménagement de la Baie Noovuk
N/Référence: 3215-04-02

Monsieur le Sous-ministre,

La commission de la qualité de l'environnement Kativik, après analyse du projet mentionné en rubrique, considère que des informations supplémentaires sont nécessaires pour rendre une décision dans ce dossier.

La commission aimerait les renseignements complémentaires sur les éléments suivants:

- 1) Sites alternatifs pour la disposition des matériaux dragués; analyse avantage-coût des options; perception de la municipalité quant au site retenu et s'il y a lieu des ententes prises;
- 2) Propriété des installations et responsabilité de leur entretien;
- 3) Ampleur et fréquence des travaux de dragage prévus pour l'entretien;
- 4) Cartographie des éléments nouveaux du projet (route d'accès): bancs d'emprunt & carrière (localisation; superficie et volumes requis);
- 5) Relever les contradictions de l'étude (voir p.3 de la note de service);
- 6) Préciser les détails du système de filtration et de décantation.

- 7) Sondage sur la capacité portante de a digue:
- 8) Design de la digue: explication quant aux normes retenues 1/3 - 2/3 pour les quais fixes: 1/3 d'empiétement sur le littoral pour 2/3 d'ouvertures à la libre circulation de l'eau.

Veillez agréer, Monsieur le sous-Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Peter Jacobs
Président, C.Q.E.K.

2. Dyke Stability. The ground beneath the dyke will maintain the dyke in place without any subsiding or associated problems.
3. Quarry Location. Attached is a map indicating the location of the quarry from which the material necessary for the project will be removed. On the assumption that the contractor excavating the quarry does so to a depth of 3 m, the size of the quarry would grow by approximately 14,000m².
4. Project Maintenance. It is difficult to determine the frequency of maintenance dredging activities that will be required in the Bay until the project is actually in place. The recent work conducted has shown that the dredged zone is not susceptible to sedimentation. The other structures of the project will require very little maintenance to maintain them.
5. Geotextile Membrane. The material to be dredged will be made up of mainly sand. The sand will settle very quickly on the deposition site, and hence water will pass through the geotextile membrane easily. The geotextile membrane will allow water to pass through it while retaining fine particles of 0.05 mm or greater. The surface area of the membrane will be adjusted too prevent any problems of blockage or clogging of the membrane.
6. Revegetation Program. Although alluded to in the document, no revegetation program for the deposition site is described. Such a program can only be developed after construction is completed and the size and conditions of the deposition site are known in greater detail.
7. Site Selection for Dredged Material. The expansion of the residential zone of Kuujjuaq towards Noovuk Bay is limited by the presence of an area of poorly drained terrain. The deposition of the dredged material in this area will in the long run assist the eventual expansion of the residential zone of Kuujjuaq.

The manner in which the dredged material will behave cannot be easily predicted until it is on site. The material will have to be allowed to settle however, before any construction can go on. This aspect could then be better defined at that time.

.../3

Although the solution of depositing the dredged material into the river, this solution was rejected as it is impossible to predict where the materials will settle once they are deposited either down stream of the Bay or in the main channel of the Koksoak River. The potential impacts from placing the material directly in the river are as follows:

- aggravating the problem of sedimentation in zones critical for navigation;
- increased turbidity of the water interfering with the salmon migration;
- destruction of the traditional salmon fishery on the Koksoak River.

Although the deposition of dredged material on the land appears to be more expensive solution it does provide certain economic advantages when the eventual residential development of the area is considered along with the minimization of environmental impacts.

8. Temporary Access to Dyke. The project was designed so that the temporary access route to the dyke ^{will be} was removed when the project ^{is} was completed as the dyke will not require any maintenance. The access route to the dyke was designed to be temporary and without any protection. If this route were to ^{be} maintained after the project it would have to be redesigned so as to be more permanent and protected in some manner as it is in ^{an} area reached by the high tide waters.
9. Transfer of Project. The small craft docking facility will be transferred from the Proponent, Société Kuujjuamiut Inc., to the Corporation of the Northern Village of Kuujjuaq upon completion of the project.

All of the above information has been verified by the engineering firm GENIUM and is considered to be accurate.

Sincerely,



Colin Bird
Project Coordinator

AMÉLIORATION DES FACILITÉS D'ACCÈS À L'EAU BAIE NOOVUK (KUUJJUAK) ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DU PROJET

ACTIVITE (1992)	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEPT.	OCT.
PLANS ET DEVIS FINAUX						
APPEL D'OFFRES						
OCTROI DU CONTRAT						
EXÉCUTION DES TRAVAUX						
• MOBILISATION						
• PRÉPARATION DU SITE						
• DRAGAGE						
• DYNAMITAGE						
• BRISE-LAMES						
• RAMPE DE MISE À L'EAU						
• QUAI						
• AIRE DE MANOEUVRE ET CHEMIN D'ACCÈS						
• NETTOYAGE DU SITE						

NOTE: CET ÉCHÉANCIER DES TRAVAUX A ÉTÉ RÉALISÉ AU MEILLEUR DE NOTRE CONNAISSANCE, CELUI-CI SERA PRÉCISÉ PAR L'ENTREPRENEUR APRÈS L'OCTROI DU CONTRAT.

Questions posées à M. Corn Bird
à Kogjooq May 4/92

1- Sites alternatifs pour la disposition des matériaux dragués; analyse avantage-coût des options; (perception de la municipalité quant au site retenu et s'il y a lieu des ententes prises.)

↓
between Maypoq
+ KRG

not a success
2- Propriété des installations et responsabilité de leur entretien.

3- Ampleur et fréquence des travaux de dragage prévus pour l'entretien.

4- Cartographie des éléments nouveaux du projet (route d'accès); bancs d'emprunt & carrière (localisation; superficie et volumes requis).

5- Relever les contradictions de l'étude (voir p.3 de la note de service).

6- Préciser les détails du système de filtration et de décantation.

(settling, clarification)

7- Sondage sur la capacité portante de la digue.

8- Design de la digue: explication quant aux normes retenues 1/3 - 2/3 (voir note Denise Filion).



Montréal, 26 février 1992

Monsieur Daniel Berrouard
Direction des évaluations environnementales
3900, rue Marly, - 4e étage
Sainte-Foy, (Québec)
G1X 4E4

OBJET: Commentaires sur l'étude d'impact
concernant l'aménagement de la baie Noovuk

DOSSIER: Kuujuak
No. 4121-02-92-0535

Monsieur,

Nous avons analysé l'étude d'impact présentée dans le cadre d'un projet d'aménagement d'une zone portuaire pour petites embarcations dans la baie Noovuk à Kuujuak.

Nos commentaires porteront seulement sur les ouvrages affectant les rives et le littoral de la baie en regard avec nos politiques concernant l'aménagement d'une nouvelle marina (conserver au maximum le caractère naturel de la rive, maintenir la libre circulation de l'eau, minimiser les impacts sur le milieu).

Voici les faits dont nous avons tenu compte pour vous faire nos commentaires:

- zone interdite importante (indiquée à la figure 11);
- possibilité d'utilisation de la marina par 250 propriétaires de 29 embarcations dont 6 bateaux de pêche de 32 à 40 pieds et 283 petites embarcations (30 canots automobile, 250 chaloupes à moteur et 3 chaloupes d'aluminium): inventaire à la page 40. De plus, 2 bateaux de pêche non inventoriés étaient présents dans la baie du 25 juillet au 1er août

PLACER CE BORD EN PREMIER DANS LA MACHINE

Compagnie:.....
N° du télécopieur:.....
Message: <i>BENJOUH</i>
Feuilles: <i>Natcolant de télécopie 7903f</i>

1991 (page 42). Ces bateaux possédaient une longueur de 26 et 45 pieds avec des tirants d'eau de 2,5 pieds (0,76 mètre) et 4 pieds (1,22 mètre). Donc, on peut affirmer que l'ensemble des embarcations (283 sur 291) qui utiliseront la marina possèdent un tirant d'eau inférieur à 2 pieds (0,61 mètre);

- présence d'un ruisseau au débit non précisé à l'étude, traversant le talus riverain instable constitué de sable actuellement stabilisé par la présence de végétation. Ce ruisseau recevra les eaux à partir du site de dépôt des matériaux de dragage. Le site est situé à 500 mètres de la baie et 182,000 m³ d'eau y seront pompés sur une période de 30 jours. Il est à mentionner que la hauteur du talus n'est pas la même tout au long de l'étude. Elle varie de 5 à 6 mètres de hauteur à la page 22 à 3 mètres de hauteur à la page 52;
- caractéristiques des vagues (fetch, longueur d'onde, période, etc.) supérieures aux critères de conception d'un brise-lames flottant (annexe 5).

Analyse des options d'aménagement

Toutes les options comprennent du dragage. Une intervention de ce genre modifie le littoral donc change automatiquement les conditions naturelles du milieu contrairement à ce qu'il est mentionné aux options 1 et 2. Tout dragage est sujet à être refait à plus ou moins longue échéance à moins que l'on se trouve dans un secteur rocheux et que le dragage ait été fait par dynamitage. Dans ce cas, l'accumulation de sédiments ne se ferait pas nécessairement et dépendrait des courants de même que de la quantité de sédiments provenant de l'amont.

Parmi, les trois options comprenant une digue servant de brise-lames, aucune ne comprend l'installation de pontons flottants. Il est en effet mentionné que chacune de ces options peut permettre l'installation de quais flottants mais sans que celle-ci soit étudiée. Est-ce qu'il y aurait des installations de service d'essence? Est-ce qu'il est prévu d'installer une fosse de rétention pour

vidanger les toilettes sur les bateaux de pêche s'ils en sont équipées? Comment seront amarrés les quais?

Finalement, on en vient à préconiser l'option no 5 mais c'est une toute autre option qui est présentée à partir de la page 53:

- . le dragage est supérieur de 28 000 m³ (56%);
- . la digue est plus longue de 50 mètres (23%) et n'est pas construite de la même façon;
- . la rampe possède un angle de 8% plutôt que de 10% à l'option 5;
- . les installations comprennent la construction d'un quai fixe et d'un chemin pour y accéder, ce qui n'a pas été étudié dans les options;
- . les coûts sont supérieurs de 480 150\$ (26%) par rapport à l'option 5.

Analyse des aménagements projetés

Le dragage projeté doit se faire par pompage et sur une période de 30 jours. Les travaux coïncident avec la période de remontée des saumons dans la rivière Koksoak.

Il est vrai que le dragage effectué par pompage provoque moins de turbidité qu'un dragage effectué par benne, par exemple. Cependant, nous savons par expérience que la turbidité peut être quand même importante. Elle pourrait possiblement être d'importance suffisante pour nuire à la remontée des saumons. De plus, on ne parle aucunement de l'importance des dragages d'entretien éventuels et des mesures d'atténuation prévues.

Il n'est pas évident, non plus, que le ruisseau et le talus de sable en aval ne seront pas affectés par des problèmes d'érosion lors des opérations de dragage par

pompage. Nous avons déjà vu des glissements de terrain dans des talus de sable moins hauts que celui de la baie Noovuk, suite à des apports d'eau supplémentaires provenant d'un nouvel émissaire pluvial. Si le dragage se réalise, il faudra prévoir la construction d'une digue de rétention en aval du site de déversement de façon à créer un bassin de décantation. Par la suite, une partie des eaux s'éliminera par évaporation, une autre par percolation et le restant pourra être pompé vers le ruisseau en prenant soin de contrôler le débit et de pomper à la surface du bassin après plusieurs jours de décantation de façon à ne retourner que l'eau claire vers la baie. Par ailleurs, la technique préconisée avec conduite recouverte de membrane géotextile (page 63) n'a jamais été très efficace car la membrane se colmate rapidement.

Par ailleurs, plus de la moitié de surface draguée le sera de façon à obtenir 2 mètres de profondeur, probablement à marée basse, ceci n'étant pas précisé. Or, 97% des bateaux qui utiliseront les installations possèdent un tirant d'eau inférieur à 0,61 mètre et le plus gros des 3% restants présente un tirant d'eau de 1,22 mètre.

La digue a été conçue sans ouverture et constitue donc une entrave à la libre circulation des eaux. Ceci entraînera à plus ou moins longue échéance des modifications du milieu de part et d'autre de la digue: accumulation de sédiments d'un côté et approfondissement du littoral de l'autre. De plus, cette digue aurait pu être conçue pour servir de base d'attache pour des quais flottants et éliminer du même coup la nécessité de construire un autre quai de débarquement.

Recommandations

Nous recommandons de modifier le projet de façon à:

- . éliminer le dragage; s'il se réalise, tenir compte des recommandations mentionnées plus-haut;
- . améliorer la libre circulation de l'eau;

- . améliorer les conditions de débarquement de matériel.

Pour ce faire, nous recommandons de :

- . déplacer la digue vers le sud (voir figures 11 et 12 modifiées);
- . modifier l'angle de celle-ci de façon à la construire parallèlement aux courants;
- . modifier la construction de celle-ci de façon à :
 - ne pas l'allonger outre-mesure pour laisser le maximum d'ouverture sur la baie;
 - créer des ouvertures sous la digue (nous appliquons depuis plusieurs années la norme 1/3 - 2/3 pour les quais fixes: 1/3 d'empiètement sur le littoral pour 2/3 d'ouvertures à la libre circulation de l'eau);
 - permettre la circulation des véhicules sur la surface;
 - utiliser la digue pour y fixer des quais flottants pouvant accueillir 300 embarcations (les bateaux au plus grand tirant d'eau stationneront aux quais situés vers l'extrémité de la digue en eau plus profonde);
- . éliminer le quai de débarquement projeté;
- . déplacer la rampe de mise à l'eau vers le sud en la construisant sur le haut-fond sur lequel la digue était projetée ou en la plaçant dans la structure de la digue construite à l'emplacement ci-haut recommandé.

Il faudrait aussi prévoir de situer l'aire de tournage près de la rampe à l'extérieur de la zone riveraine de même que le stationnement, les réservoirs d'essence (sous la juridiction du ministère Energie et Ressources) et la

fosse de rétention pour la vidange des installations sanitaires de certaines embarcations.

Par ailleurs, nous recommandons de ne pas dynamiter les récifs ou les hauts-fonds afin de préserver la diversité écologique du milieu. Les navigateurs semblent bien connaître la bathymétrie des lieux mais il y aurait peut-être lieu d'identifier les zones dangereuses par des bouées et de localiser le chenal d'accès à la rade de la même façon.

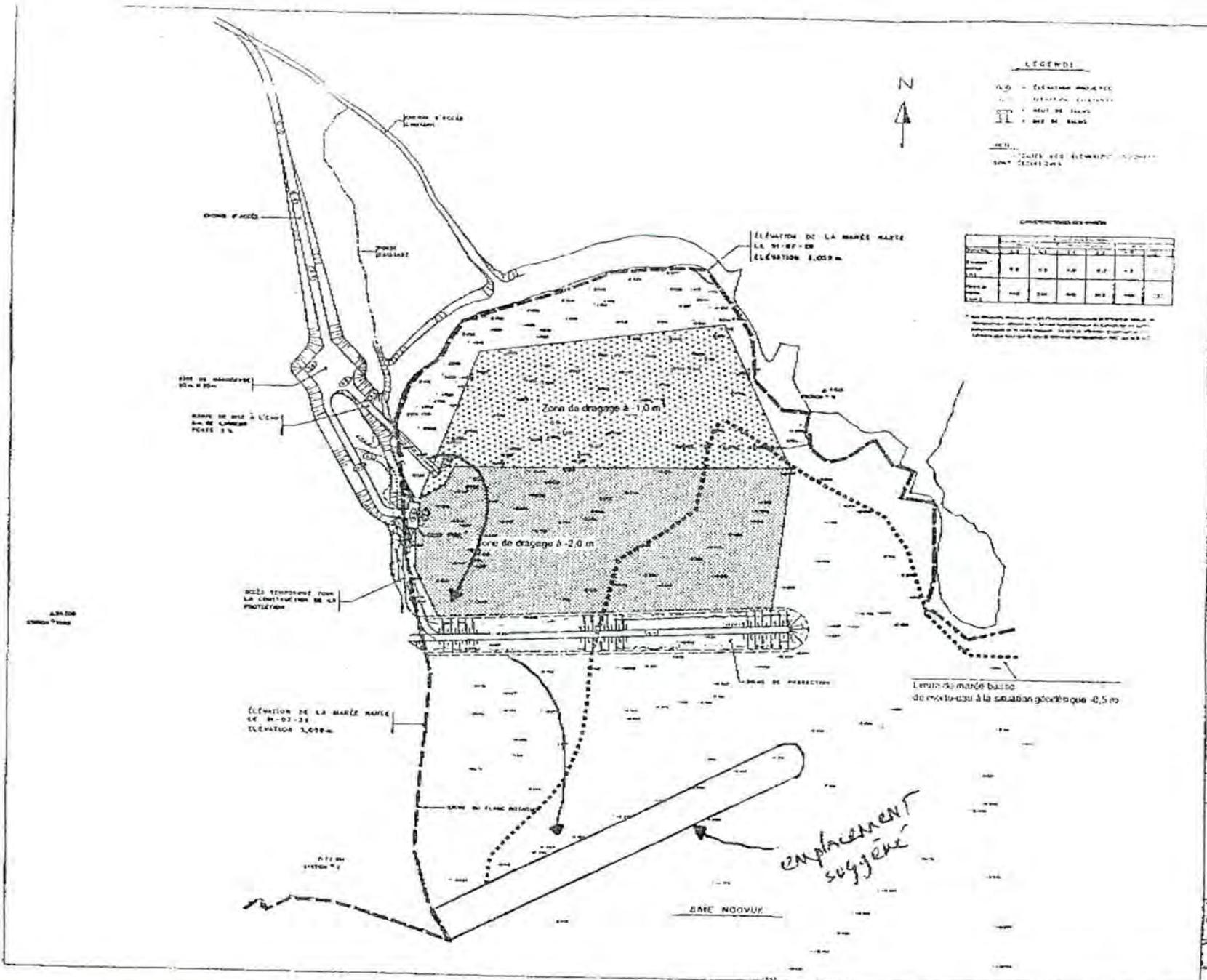
Finalement, il faudra prévoir des contenants pour recevoir les déchets des utilisateurs de la rade (contenants d'huile, cannettes, papiers, etc.) et prévoir la cueillette de ceux-ci par la municipalité.

Nous espérons que nos commentaires vous seront utiles et demeurons à votre disposition pour toute discussion à ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Denise Fillion
DF/lg



CEN

STAGE
PRÉLIMINAIRE

AMÉNAGEMENT
BASSE NOUVE

ZONE À DRAINER

1 : 100

91-058

OCTOBRE 51

*emplacement
suggéré*



FIGURE 12 - SITES DE DISPOSITION DES
MATERIAUX DE DRAGAGE





NOTE DE SERVICE

À : Madame Karen Rosen
DE : Daniel Berrouard
DATE : Le 21 février 1992
OBJET : Aménagement de la Baie de Noovuk par la Société
Kuujuamiut
DOSSIER NO : 3215-04-02

Tel que je te l'ai mentionné, je complète par quelques sous-questions ma note de service du 12 février dernier concernant le dossier en titre.

1. Dans quelle mesure l'utilisation des marées par les propriétaires d'embarcations détermine-t-elle l'accès au large présentement (coût de l'essence, rapidité) et en quoi cette situation sera-t-elle modifiée par le projet proposé ?
 - 1b) Dans quelle proportion l'ensemble des propriétaires d'embarcations sont-ils intéressés à déménager au nouveau site et jusqu'à quel point cette proportion d'utilisateur conditionne-t-elle le choix de l'option 5 au lieu de l'option 4 par exemple qui elle requiert moins de dragage ?
2. Suivant l'échéancier prévu, les travaux de dragage, qui supposent une certaine remise en suspension des sédiments, risquent-ils d'affecter la montaison du saumon ?
3. Quelle est la nature des travaux d'entretien prévus dans le futur pour ces ouvrages ? Devra-t-on à nouveau recourir à du dragage et quelle serait l'ampleur de ces travaux et les coûts impliqués ?
 - 3b) Qui sera propriétaire des installations et qui aura la responsabilité de l'entretien ?

.../2

4. Qu'est-ce qui permet d'affirmer que la nature des matériaux dragués sera utilisable aux fins proposées de construction résidentielle et dans quelle mesure ces matériaux ne seront-ils pas sujets à l'érosion éolienne pour conséquemment venir amplifier, par grands vents, les problèmes des poussières pour les résidents du village ?
- 4b) Selon la figure 9, le développement domiciliaire prévu ainsi que le centre récréatif sont situés à moins de 400 mètres du futur site de traitement des eaux usées. Ceci contrevient au « *Rapport d'étape 2, Aqueduc, Égouts et Traitement, Municipalité de Kuujjuaq* » préparé par le groupe-conseil Polyger Inc. (novembre 1989) et qui recommande un rayon de protection minimal de 400 mètres entre les étangs et les résidences (p. 70).
- 4c) On ne donne pas de renseignements précis sur la localisation de la carrière devant fournir le matériel pour construire la digue ni d'où proviendra le gravier pour construire la route d'accès.

Je demeure à ta disposition pour toute information additionnelle.



DANIEL BERROUARD
Service des affaires nordiques
et amérindiennes



NOTE DE SERVICE

À : Karen Rosen
DE : Daniel Berrouard
DATE : Le 12 février 1992
OBJET : Aménagement de la Baie de Noovuk par la société
Kuujuamiut.

Karen,

Tel qu'entendu, je te fais part des renseignements complémentaires que la Commission devrait demander dans le dossier cité en titre.

1. Dans quelle mesure l'utilisation des marées par les propriétaires d'embarcations détermine-t-elle l'accès au large présentement (coût de l'essence, rapidité) et en quoi cette situation sera-t-elle modifiée par le projet proposé ?
2. Suivant l'échéancier prévu, les travaux de dragage, qui supposent une certaine remise en suspension des sédiments, risquent-ils d'affecter la montaison du saumon ?
3. Quelle est la nature des travaux d'entretien prévus dans le futur pour ces ouvrages ? Devra-t-on à nouveau recourir à du dragage et quelle serait l'ampleur de ces travaux et les coûts impliqués ?
4. Qu'est-ce qui permet d'affirmer que la nature des matériaux dragués sera utilisable aux fins proposées de construction résidentielle et dans quelle mesure ces matériaux ne seront-ils pas sujets à l'érosion éolienne pour conséquemment venir amplifier, par grands vents, les problèmes des poussières pour les résidents du village ?

Je demeure à ta disposition pour toute information additionnelle.

DANIEL BERROUARD
Service des affaires nordiques
et amérindiennes





Sainte-Foy, le 14 janvier 1992

Monsieur Peter Jacobs
Président, C.Q.E.K.
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620, rue Darlington
MONTREAL, Québec
H3C 3J7

OBJET: Rampes de mise à l'eau pour petites
embarcations.
N/Dossier: 3215-04-02

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous transmets une copie de l'étude d'impact du projet mentionné en titre. J'en transmets également une copie aux autres membres de la Commission ainsi qu'à son secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés au Sous-ministre de l'Environnement, le 17 décembre 1991, par monsieur Colin Bird de la société Kuujuamiut Inc.

Conformément à l'article 200 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je vous demande de faire parvenir au Ministre de l'Environnement, dans les meilleurs délais, la décision de la Commission concernant ce projet.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

MICHEL BEAULIEU
Service des Affaires nordiques
et amérindiennes

p.j.

c.c.: M. André Trudeau, Sous-ministre
Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire,
M. Noël Savard, Direction régionale 08



Société Kuujjuamiut Inc.

ᓄᓕᓕᓕᓕᓕᓕ ᓂᓕᓕᓕᓕᓕᓕ

December 17, 1991

Mr. André Trudeau
Deputy Minister of the Environment
3900 Marly
Ste. Foy, Québec
G1X 4E4



SUBJECT: Kuujjuaq small craft docking facility
File: 3215-04-02



Dear Mr. Trudeau:

It is a pleasure to submit to you the following copies of Kuujjuamiut Inc.'s environmental impact assessment for the proposed "small craft docking facility" project in Kuujjuaq.

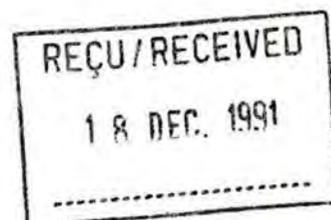
We hope that the attached reports reflect as closely as possible the intent of the guidelines issued by the Ministry of the Environment. With the goal of proceeding on schedule in the summer of 1992 your prompt attention to this project would be appreciated.

If you should require any additional information please do not hesitate to contact the undersigned at the Kuujjuamiut Inc. office in Montreal.

Sincerely,

C. R. Bird

Colin Bird
Project Coordinator
Kuujjuamiut Inc.





Sainte-Foy, le 14 janvier 1992

Monsieur Peter Jacobs
Président, C.Q.E.K.
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620, rue Darlington
MONTREAL, Québec
H3C 3J7

OBJET: Rampes de mise à l'eau pour petites
embarcations.
N/Dossier: 3215-04-02

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous transmets une copie de l'étude d'impact du projet mentionné en titre. J'en transmets également une copie aux autres membres de la Commission ainsi qu'à son secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés au Sous-ministre de l'Environnement, le 17 décembre 1991, par monsieur Colin Bird de la société Kuujjuamiut Inc.

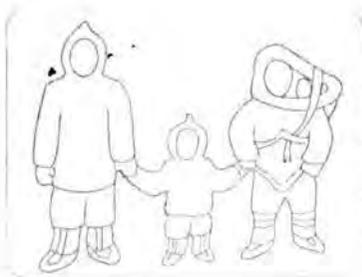
Conformément à l'article 200 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je vous demande de faire parvenir au Ministre de l'Environnement, dans les meilleurs délais, la décision de la Commission concernant ce projet.

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

MICHEL BEAULIEU
Service des Affaires nordiques
et amérindiennes

p.j.

c.c.: M. André Trudeau, Sous-ministre
Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire,
M. Noël Savard, Direction régionale 08



Société Kuujjuamiut Inc.

ᓄᓕᓴᓴᓴᓴᓴᓴ ᓄᓕᓴᓴᓴᓴᓴᓴ

December 17, 1991

Mr. André Trudeau
Deputy Minister of the Environment
3900 Marly
Ste. Foy, Québec
G1X 4E4



SUBJECT: Kuujjuaq small craft docking facility
File: 3215-04-02



Dear Mr. Trudeau:

It is a pleasure to submit to you the following copies of Kuujjuamiut Inc.'s environmental impact assessment for the proposed "small craft docking facility" project in Kuujjuaq.

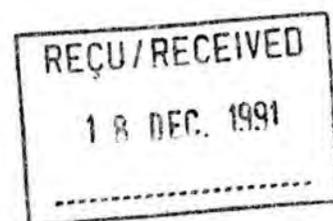
We hope that the attached reports reflect as closely as possible the intent of the guidelines issued by the Ministry of the Environment. With the goal of proceeding on schedule in the summer of 1992 your prompt attention to this project would be appreciated.

If you should require any additional information please do not hesitate to contact the undersigned at the Kuujjuamiut Inc. office in Montreal.

Sincerely,

C. R. Bird

Colin Bird
Project Coordinator
Kuujjuamiut Inc.





Bureau du sous-ministre

Sainte-Foy, le 6 septembre 1991

Monsieur Michel Payant
Société Kuujuamiut Inc.
650, 32^e Avenue, bureau 400
LACHINE, Québec
H8T 3K5

OBJET: Rampes de mise à l'eau pour petites embarcations.
N/Dossier: 3215-04-02

Monsieur,

Suite à la consultation de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik et conformément à l'article 195 de la Loi sur la qualité de l'environnement, vous trouverez ci-jointes les directives pour l'étude d'impact que vous devrez réaliser relativement au projet cité en rubrique.

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

Le Sous-ministre,



ANDRÉ TRUDEAU

p.j.

c.c.: MM. Noël Savard, Direction régionale 08
Philippe DiPizzo, secrétaire CQEK ✓
Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire

DIRECTIVE RELATIVE AU PROJET D'AMÉLIORATION DES FACILITÉS
D'ACCÈS À L'EAU À KUJJUAQ (BAIE NOOVUK)

1. Introduction

La présente directive est conçue de façon à cerner le plus précisément possible les enjeux relatifs à ce projet. Le promoteur du projet est la Société Kuujjuamiut Inc., organisme créé pour gérer les compensations financières issues de la Convention Kuujjuaq (1988) pour les dommages causés aux résidents de ce village par la baisse du débit de la rivière Caniapiscau-Koksoak.

Le promoteur propose d'améliorer l'accès à la rivière Koksoak pour les petites embarcations utilisées par les résidents du village en construisant une rampe d'accès à l'eau avec une aire de manoeuvre et de remisage, une protection en enrochement, des travaux de dragage et de nettoyage et l'installation d'un ponton pour le débarquement des marchandises.

Le projet est obligatoirement assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social. L'étude d'impact que devra présenter le promoteur comme soutien à la demande de certificat d'autorisation devra respecter les dispositions 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* (R.R.Q.1981, c.Q-2,r.11) et répondre, de façon plus spécifique, aux éléments suivants.

2. Justification du projet

Le promoteur présentera un exposé des conditions actuelles de l'accès à l'eau dans cette communauté, en termes d'opérations et de temps, d'équipements utilisés, de sécurité, etc.

Le promoteur fera un parallèle avec ce qui existe au Canada ou ailleurs dans les communautés nordiques de même envergure.

Le promoteur démontrera dans quelle mesure son projet est susceptible de combler les lacunes actuelles, et de rencontrer les besoins des utilisateurs actuels et futurs de la communauté. À ce sujet, le promoteur évaluera l'ensemble des impacts positifs et négatifs du projet afin de mesurer si les problèmes à résoudre justifient la solution proposée.

Le promoteur fera également état de tout autre projet actuellement planifié par la municipalité de Kuujuaq ou tout autre organisme pouvant convenir aux mêmes fins que le projet à l'étude.

3. Description du projet

Le promoteur présentera les sites potentiels à l'installation des équipements prévus. Si un seul site est prévu, on justifiera les raisons motivant ce choix unique.

Le promoteur présentera également les différents types de rampes de mise à l'eau possibles et les raisons de son choix.

Les sites potentiels seront indiqués en rapport au plan d'aménagement du village et en particulier par rapport à la localisation des résidences, des hangars ou autres dessertes utilisées sur place, des zones actuelles et prévues de rejet des eaux usées, de l'utilisation des berges comme zone d'accostage, de baignade et d'activités récréatives, ou comme site servant au nettoyage des captures de chasse ou de pêche par les résidents.

Le choix du site et du type d'équipement devra être justifié en fonction des besoins de la communauté, des impacts sur le milieu et des normes environnementales admises en la matière.

Le promoteur précisera également à qui reviendra la propriété des installations et la responsabilité de l'entretien.

Pour le site retenu, on fournira les renseignements suivants:

- les plans et devis de construction et les caractéristiques des autres équipements attenants;
- l'empiètement nécessaire en précisant les limites de la zone d'estran;
- la hauteur de la marée, des vagues, les conditions bathymétriques ou de glace particulières;
- la description et l'ampleur des travaux de dragage, en identifiant le site de rejet et la qualité des matériaux de dragage;
- le type d'enrochement utilisé en indiquant si celui-ci est adapté à l'accostage des embarcations utilisées par les résidents;
- une description de la méthode de construction envisagée et des travaux d'entretien requis;
- la provenance des matériaux d'emprunt utilisés pour la construction, en précisant les quantités requises et les superficies qui devront être nouvellement décapées et exploitées à cette fin;
- les modifications éventuellement requises au réseau routier actuel donnant accès aux installations, de même que toute nouvelle construction de route qui serait requise;
- une description de la main d'oeuvre nécessaire;
- un échancier de construction;
- une estimation des coûts de construction et d'exploitation du projet.

4. Description de l'environnement

Biophysique

En rapport avec les installations proposées, le promoteur présentera sur carte à grande échelle la topographie des zones de marée, l'orientation des vents dominants et les ressources du milieu aquatique susceptibles d'être affectées par le projet. À ce sujet, une attention particulière sera accordée aux espèces piscicoles anadromes.

Social

Le promoteur décrira l'utilisation actuelle et prévisible par les résidents du secteur côtier concerné par ces équipements. Il fera état du potentiel archéologique des sites touchés.

5. Répercussions

L'analyse portera sur les impacts à court et à long terme de ces infrastructures en phase de construction et d'exploitation, notamment mais sans s'y limiter, sur les éléments suivants:

- qualité des eaux (turbidité) dans les zones de travaux;
- perte de zones de ressources aquatiques et répercussions sur la migration des ressources piscicoles;
- perte d'usage des zones riveraines;
- modification des zones de courant et leur impact par rapport, par exemple, à des points de rejets d'eaux usées;
- effet du régime hydrologique et des glaces sur les installations proposées dans la perspective d'évaluer le type et les coûts d'entretien périodique requis;
- compatibilité des équipements avec le plan d'aménagement du village;
- modification au régime des terres;
- déplacement de machinerie lourde dans la zone touchée;

- relocalisation d'infrastructures routières ou d'autres équipements rendue nécessaire par la construction du projet.

6. Mesures d'atténuation

Le promoteur précisera les mesures correctives qu'il compte entreprendre afin de réduire les impacts négatifs du projet. Ces mesures devront être présentées tant pour la phase de construction que pour la phase d'exploitation. On devra faire état également des mesures de réaménagement et/ou de désaffectation éventuellement requises.

7. Consultations

Après avoir déterminé si la communauté favorise le projet proposé, le promoteur fournira un rapport de consultation de la population.

La consultation portera entre autres sur la justification du projet, sur le choix de sites et sur les mesures correctives à être appliquées.

Le promoteur fera également état de toute autre consultation ou entente faite dans le cadre de ce projet.



Sainte-Foy, le 4 juillet 1991

Monsieur Peter Jacobs
Président, C.Q.E.K.
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620, rue Darlington
MONTREAL, Québec
H3C 3J7

OBJET: Rampes de mise à l'eau pour petites embarcations
N/Dossier: 3215-04-02

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous transmets une copie des renseignements préliminaires du projet mentionné en titre. J'en transmets également une copie aux autres membres de la Commission ainsi qu'à son secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés au Sous-ministre de l'Environnement le 21 juin 1991 par monsieur Michel Payant de la Société Kuujjuamiut Inc.

Conformément à l'article 195 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je vous demande de faire parvenir au Ministère dans les meilleurs délais la recommandation de directives de la Commission.

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

MICHEL BEAULIEU
Service des Affaires nordiques
et amérindiennes

p.j.

c.c.: M. André Trudeau, Sous-ministre
Administration régionale Kativik, a/s du secrétaire,
M. Noël Savard, Direction régionale 08



Société Kuujjuamiut Inc.

ᓄᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ ᓂᓐ

June 21, 1991

Andre Trudeau
Deputy Minister of the Environment
3900 Marly
Ste. Foy, Québec
G1X 4E4

Michel Beaudin
Ministère de l'Environnement
REÇU LE
26 JUIN 1991
739
Direction des évaluations
environnementales

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
REÇU LE
1991-06-25
856
BUREAU DU SOUS-MINISTRE

Dear Mr. Trudeau:

Kuujjuamiut Inc. is proposing to construct a "small craft docking facility" in order to create better access to the Koksoak river at low tide. The project is tentatively scheduled to begin in the summer of 1992 so that the community of Kuujjuaq will have use of the facility by that fall.

Under Chapter 2, Section 188, Schedule A, of the Environmental Quality Act, the above project is automatically subjected to the environmental and social impact assessment and review procedure. Accordingly, for the purposes of obtaining a certificate of authorization, Section 190, you will find attached preliminary information concerning the proposed "small craft docking facility" for Kuujjuaq.

If you should require any additional information please do not hesitate to contact myself or Colin Bird at the Kuujjuamiut Inc. office in Montreal.

Sincerely,

Michel Payant

Michel Payant
General Director
Kuujjuamiut Inc.

Finances Evaluation
F I L E
1991-7--2
Affaires Nordiques et Amérindiennes

AVIS DE PROJET

PROMOTEUR : Kuujjuamiut inc.

PROJET : Amélioration des facilités d'accès à l'eau (Baie Noovuk), à Kuujjuaq

Objectifs du projet

La société Kuujjuamiut inc. désire améliorer les facilités d'accès à l'eau à la rivière Koksoak dans la baie Noovuk, pour les usagers locaux. Le niveau de l'eau à marée basse rend difficile l'accès à la rivière Koksoak. En effet, la baisse du débit de la rivière Koksoak a accentué la difficulté d'accéder à la rivière lors des périodes de marée basse. Ce projet n'est pas un projet d'un quai en eau profonde, mais plutôt des facilités d'accès à l'eau dans une zone en eau peu profonde pour les embarcations à faible tirant d'eau. Ces travaux seront réalisés à même les compensations financières issues de la Convention Kuujjuaq (1988) pour les dommages causés aux résidents de ce village par la baisse de débit de la rivière Caniapiscou-Koksoak.

Étude des variantes de sites et des options

Différents sites ont été envisagés pour la réalisation de ce projet. Les baies, les anses et la plage près du village de Kuujjuaq ont toutes été considérées (figure 1). C'est la baie Noovuk qui comporte le plus d'avantages pour la réalisation du projet. La baie Noovuk est l'endroit où la pente du rivage est la plus forte, ce qui permet de minimiser les travaux de dragage. La baie Noovuk est également bien protégée des glaces et des courants. Tous les autres sites potentiels à proximité de Kuujjuaq auraient nécessité des travaux de dragage plus importants tout en étant plus exposés aux glaces et au courant. Ce choix a été entériné par les résidents de Kuujjuaq. La baie Noovuk est d'ailleurs actuellement utilisée par un certain nombre de pêcheurs et d'autres propriétaires d'embarcations.

Cinq options d'aménagement ont été élaborées pour le projet d'amélioration des facilités d'accès à l'eau. Ces options d'aménagement différaient quant à la présence d'une digue de protection, de pontons ou quant à la forme de l'aire d'ancrage.

Le projet retenu inclut la construction d'une rampe d'accès à l'eau avec une aire de manoeuvre et de remisage, une protection en enrochement, des travaux de dragage et de nettoyage de la baie de même que la possibilité d'installer un ponton fixe et/ou d'un petit quai pour le débarquement de marchandise (figure 2). Ces aménagements permettront aux pêcheurs et à d'autres utilisateurs locaux d'accéder en tout temps à leur embarcation. La rampe d'accès comporte une pente de l'ordre de 10%. La digue de protection d'une longueur approximative de 220 m représente un volume de l'ordre de 25 000 à 30 000 mètres cubes. Les travaux de dragage prévus de l'ordre de 40 000 mètres cubes vont assurer une profondeur d'eau de 2 m, à marée basse à l'intérieur de l'aire d'ancrage, de manière à permettre la circulation des bateaux à faible tirant d'eau.

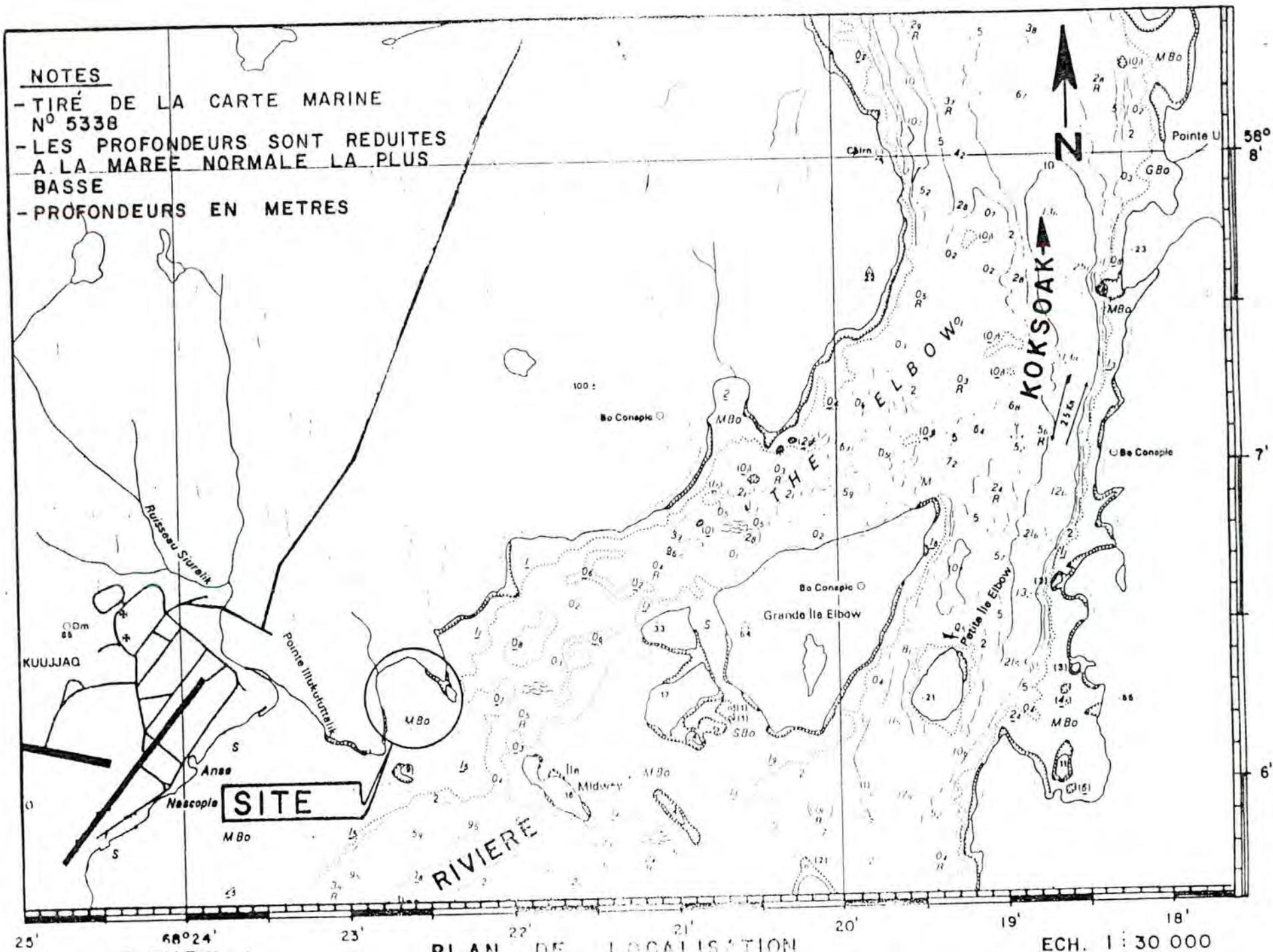
Cet aménagement permet un accès à l'eau à un grand nombre de bateaux et de maintenir les pontons en place durant l'hiver. La digue de protection assure une protection des pontons contre les glaces durant la période hivernale tout en assurant la protection des bateaux durant la période estivale. L'absence d'une digue de protection implique l'installation et l'enlèvement des pontons pour les périodes estivale et hivernale. L'installation des pontons au début de l'été pourrait enlever une à trois semaines à la courte période d'opération (seulement 2 mois).

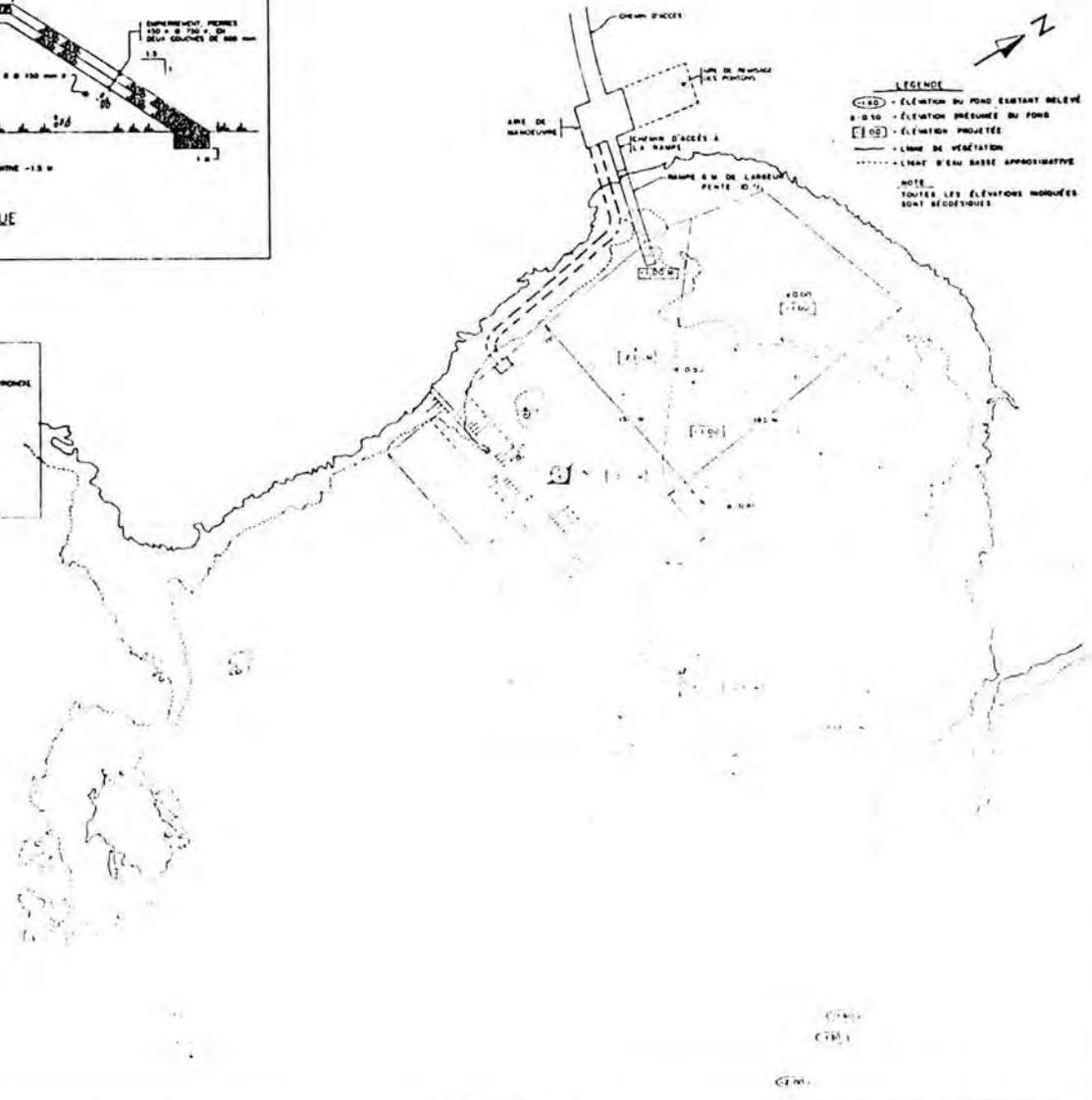
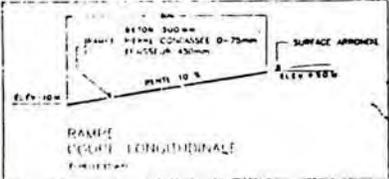
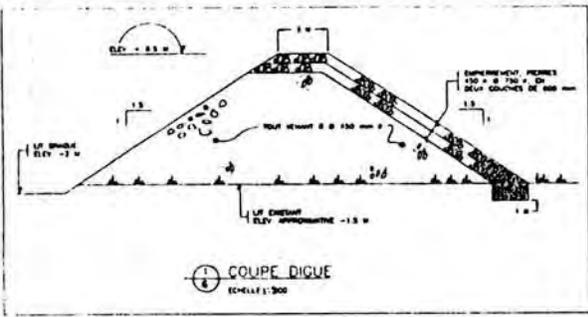
Échéancier et coût du projet

L'échéancier prévu pour la réalisation de ce projet montre que la partie Planification et étude préliminaire débutera à la fin du mois de juin 1990 pour se terminer à la fin du mois d'octobre 1990. Les plans et devis seront ensuite terminés à la fin du mois de janvier 1992, pour aller en appel d'offre durant les mois de février et mars 1992. La réalisation du projet est prévue durant l'été 1992. Le coût global du projet est de l'ordre de 1 900 000\$.

NOTES

- TIRÉ DE LA CARTE MARINE N° 5338
- LES PROFONDEURS SONT REDUITES A LA MAREE NORMALE LA PLUS BASSE
- PROFONDEURS EN METRES





LEGENDE

- (---) - ÉLÉMENT DU FOND EXISTANT RELÈVÉ
- (---) - ÉLÉMENT PROJETÉ DU FOND
- (---) - ÉLÉMENT PROJETÉ
- (---) - LIGNE DE VÉGÉTATION
- (---) - LIGNE D'EAU BASSE APPROXIMATIVE

NOTE
TOUTES LES ÉLÉVATIONS MODIFIÉES SONT INDICÉES

GENIUM
S.A. 1000

AMÉLIORATION DES FACILITÉS D'ACCÈS À L'EAU.
BAIE NOOVUK

OPTION D'AMÉNAGEMENT (BAIE NOOVUK)

ÉCHELLE: 1:5000	
DATE: 1990	FIGURE: 2

AMÉLIORATION DES FACILITÉS D'ACCÈS À L'EAU

BAIE NOOVUK (KUUJUAQ)

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DU PROJET

ACTIVITÉ	ANNÉE 1991						ANNÉE 1992										
	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	
Logistique et planification		—															
Relevés sur le site		—															
Études préliminaires		—															
Plans définitifs					—	—	—	—	—								
Appel d'offres									—	—	—						
Surveillance des travaux													—	—	—	—	—

Sainte-Foy, July 4, 1991

Peter Jacobs
Chairman, KEQC
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620 Darlington
Montreal, Quebec
H3C 3J7

OBJECT: Access-to-water ramps for small boats
N/File: 3215-04-02

Dear Mr. Chairman,

Please find enclosed a copy of the preliminary information on the above-mentioned project. A copy has also been forwarded to the Secretary and members of the KEQC.

The information was addressed to the Deputy Minister of the Environment on June 21, 1991 by Michel Payant of Kuujjuamiut Inc.

In conformity with section 195 of the *Environment Quality Act*, I ask that you send the KEQC's guideline recommendations to the Ministère as soon as possible.

Yours sincerely,

MICHEL BEAULIEU
Northern and Amerindian Affairs

Encl.

c.c. André Trudeau, Deputy Minister
Kativik Regional Government, c/o the KEQC Secretary
Noël Savard, Direction régionale 08



Société Kuujjumiut Inc.

ᐃᑦᑲᑦᑲᑦᑲᑦᑲᑦ ᐃᑦᑲᑦᑲᑦᑲᑦᑲᑦ

June 21, 1991

Andre Trudeau
Deputy Minister of the Environment
3900 Marly
Ste. Foy, Québec
G1X 4E4

Michel Beaulieu
Ministère de l'Environnement
REÇU LE
26 JUIN 1991
739
Direction des évaluations
environnementales

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
REÇU LE
1991-06-25
856
BUREAU DU SOUS-MINISTRE

Dear Mr. Trudeau:

Kuujjumiut Inc. is proposing to construct a "small craft docking facility" in order to create better access to the Koksoak river at low tide. The project is tentatively scheduled to begin in the summer of 1992 so that the community of Kuujjuaq will have use of the facility by that fall.

Under Chapter 2, Section 188, Schedule A, of the Environmental Quality Act, the above project is automatically subjected to the environmental and social impact assessment and review procedure. Accordingly, for the purposes of obtaining a certificate of authorization, Section 190, you will find attached preliminary information concerning the proposed "small craft docking facility" for Kuujjuaq.

If you should require any additional information please do not hesitate to contact myself or Colin Bird at the Kuujjumiut Inc. office in Montreal.

Sincerely,

Michel Payant

Michel Payant
General Director
Kuujjumiut Inc.

Planification et Évaluation
F I L E
1991-7--2
Affaires Nordiques et Amérindiennes

PROJECT NOTICE

PROPONENT: Kuujjuamiut Inc.

PROJECT: Improving the access-to-water facilities at Noovuk Bay, Kuujjuaq

Project Objectives

Kuujjuamiut Inc. wishes to improve the access-to-water facilities on the Koksoak River in Noovuk Bay for the benefit of local users. The water level at low-tide makes it difficult to gain access to the Koksoak River. In effect, the decline in the river's water level has accentuated the difficulty of gaining access to the river at low tide. This project is not one of building a dock in deep waters, but rather access-to-water facilities in shallow waters for low-draft boats. The work will be financed by funds from the Kuujjuaq Agreement (1988) for damage caused the residents of the village by the decline in water level of the Caniapiscou-Koksoak River.

Variance Study of Sites and Options

Various sites are possible for the project. The bays, capes and beach near the village of Kuujjuaq have all been considered (illustration 1), but Noovuk Bay seems to be the best possible choice. It is located where the shore is most sloped, which minimizes dredging activities, and is also well protected against ice and water currents. All the other potential sites near Kuujjuaq would need more dredging and be more exposed to ice and currents. The choice was approved by the residents of Kuujjuaq. Noovuk Bay is currently being used by a few fishermen and boat owners.

Five plans were drawn up for the project. Each option differed in terms of the presence of a protective dike, pontoons, or the dimensions of the anchoring grounds.

The project selected involves building an access-to-water ramp with an area for manoeuvring and storing boats as well as a jetty, dredging and cleaning the bay, and possibly installing a stationary pontoon and/or small dock for unloading merchandise (illustration 2). Such an arrangement will make it possible for fishermen and other local users to gain access to their boats at all times. The access ramp has a 10° grade. The protective dike is approximately 225 metres long and has a capacity of about 25,000 to 30,000 cubic metres. The dredging work planned (about 40,000 cubic metres) will guarantee a depth of 2 metres at low tide in the anchoring area so as to enable low-draft boats to get around.

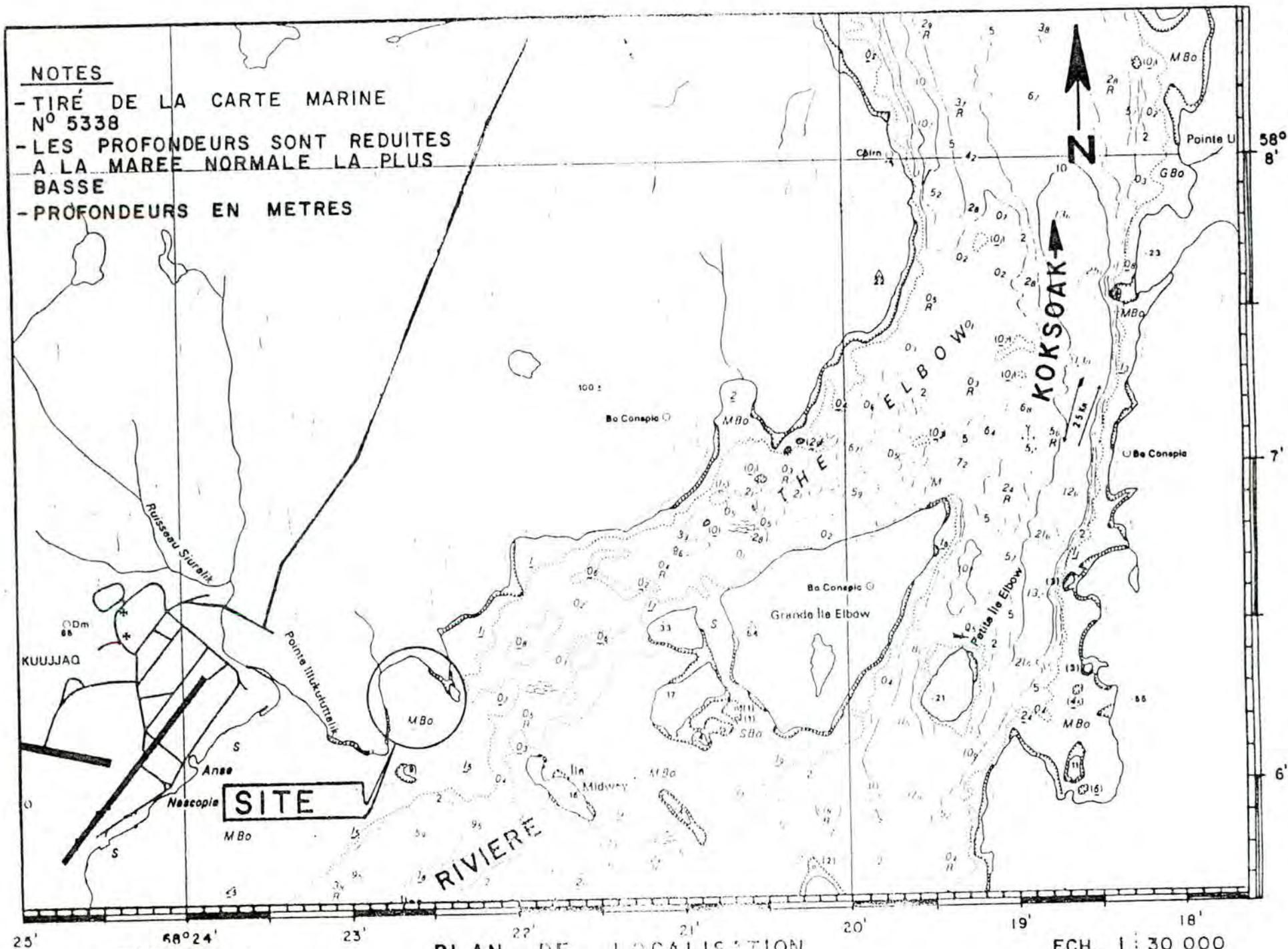
With this plan many boats may have access to water and pontoons may be kept in place during winter. The protection dike protects the pontoons against ice during winter and currents during summer. Without a protective dike, it is necessary to install pontoons in summer and remove them in winter. Installation at the beginning of summer can take from one to three weeks off the short operating season, which is only two months.

Project Costs and Schedule

The schedule for completing the project shows that the planning and preliminary study stages will begin at the end of June 1990 and be completed at the end of January 1992, and put up for tender during February and March 1992. The project itself is expected to be completed during the summer of 1992. Total project costs are in the neighborhood of \$1,900,000.

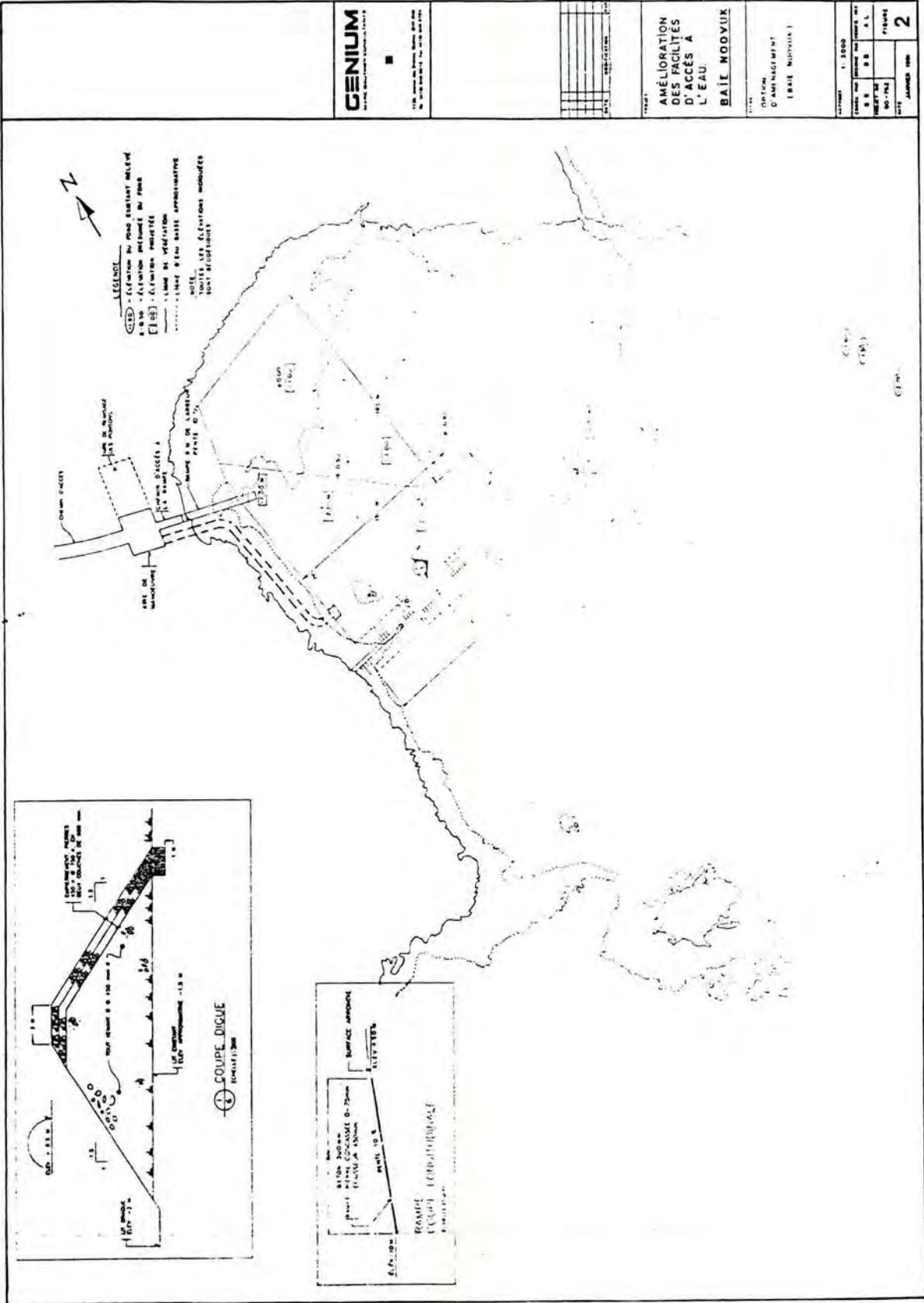
NOTES

- TIRÉ DE LA CARTE MARINE N° 5338
- LES PROFONDEURS SONT REDUITES A LA MAREE NORMALE LA PLUS BASSE
- PROFONDEURS EN METRES



PLAN DE LOCALISATION

ECH. 1 : 30 000



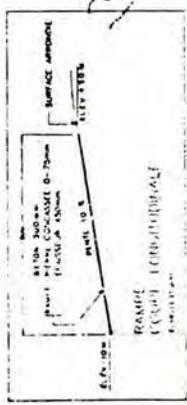
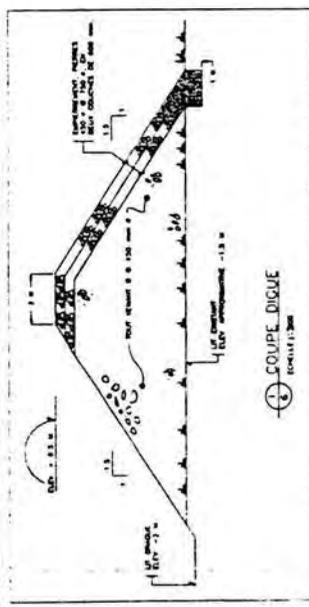
GENIUM
 118, rue de la Paix, Québec, Québec, Canada K1P 5Y6
 TEL: (514) 686-1111

PROJET
 AMÉLIORATION
 DES FACILITÉS
 D'ACCÈS À
 L'EAU
BAIE NOOVYUK

PROJET
 D'AMÉNAGEMENT
 (BAIE NOOVYUK)

ÉCHELLE		1:5000
ÉCHELLE	PROJET	1:5000
ÉCHELLE	ÉTAT	1:5000
ÉCHELLE	PROJET	1:5000
2		

LEGENDE
 (E) - ÉLEVATION DE POINT EXISTANT MESURÉ
 (E) - ÉLEVATION PROPOSÉE AU POND
 (E) - ÉLEVATION PROPOSÉE
 --- LIGNE DE VÉRIFICATION
 LIGNE DE TRACÉ APPROXIMATIVE
NOTE:
 TOUTES LES ÉLEVATIONS INDICUÉES
 SONT EN MÉTRES



AMÉLIORATION DES FACILITÉS D'ACCES À L'EAU

BAIE NOOVUK (KUUJJUAQ)

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DU PROJET

ACTIVITÉ	ANNÉE 1991						ANNÉE 1992									
	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE
Logistique et planification	■															
Rélevés sur le site		■														
Études préliminaires		■	■													
Plans définitifs				■												
Appel d'offres									■							
Surveillance des travaux													■			■

PROJECT NOTICE

PROJECT DEVELOPER: Kuujjuamiut Inc.

PROJECT: Improvement of water access facilities in Kuujjuaq (Noovuk Bay)

Project Aims

Kuujjuamiut Inc. would like to improve water access facilities on the Koksoak River in Noovuk Bay for local users. The water level at low tide makes access to the Koksoak River difficult. Indeed, decreased flow from the Koksoak River has worsened access problems during low tide. This project is not a plan for a deep-water quay, but rather for water access facilities in a shallow water zone for shallow draught boats. The work will be funded by financial compensation awarded under the Kuujjuaq Agreement (1988) for damages to Kuujjuaq residents resulting from decreases in the Caniapiscou-Koksoak River's flow.

Study of alternative sites and options

Various sites were contemplated for the project. The bays, coves and the beach near Kuujjuaq village were considered as options (Diagram 1). Noovuk Bay is the most advantageous location for the project. It is the spot where the shore's slope is steepest, and this will minimize dredging operations. Noovuk Bay is also well protected from ice floes and currents. Every other prospective site near Kuujjuaq would have required more

dredging and been more exposed to the ravages of ice and currents. The choice of Noovuk Bay was ratified by Kuujjuaq residents. Furthermore, Noovuk Bay is currently used by a number of fishermen and other boat owners.

Five planning options were put together for the project to improve water access facilities. These planning options differed with regards to the presence of a protective dyke, pontoons or the form of the mooring area.

The plan that was ultimately chosen includes the construction of a water access ramp with an area for manoeuvring and docking, a rock breakwater, dredging and cleaning of the bay as well as the possible installation of a permanent pontoon and/or a small quay for unloading goods (Diagram 2). These plans will allow fishermen and other local users access from their boats at all times. The access ramp has a slope of about 10 degrees. At approximately 220 metres long, the protective dyke registers about 25,000 to 30,000 cubic metres in volume. Dredging of about 40,000 cubic metres should ensure water depth of 2 metres at low tide within the mooring area, permitting the passage of shallow draught boats.

This plan allows a large number of boats access to water, and pontoons to be kept in place during the winter. The dyke will protect the pontoons from ice floes in the cold season while at the same time protecting boats in summer. In the absence of a protective dyke, the pontoons would have to be installed and removed anew each summer and winter. Installing

NOTES

- TIRÉ DE LA CARTE MARINE N° 5338
- LES PROFONDEURS SONT REDUITES A LA MAREE NORMALE LA PLUS BASSE
- PROFONDEURS EN METRES

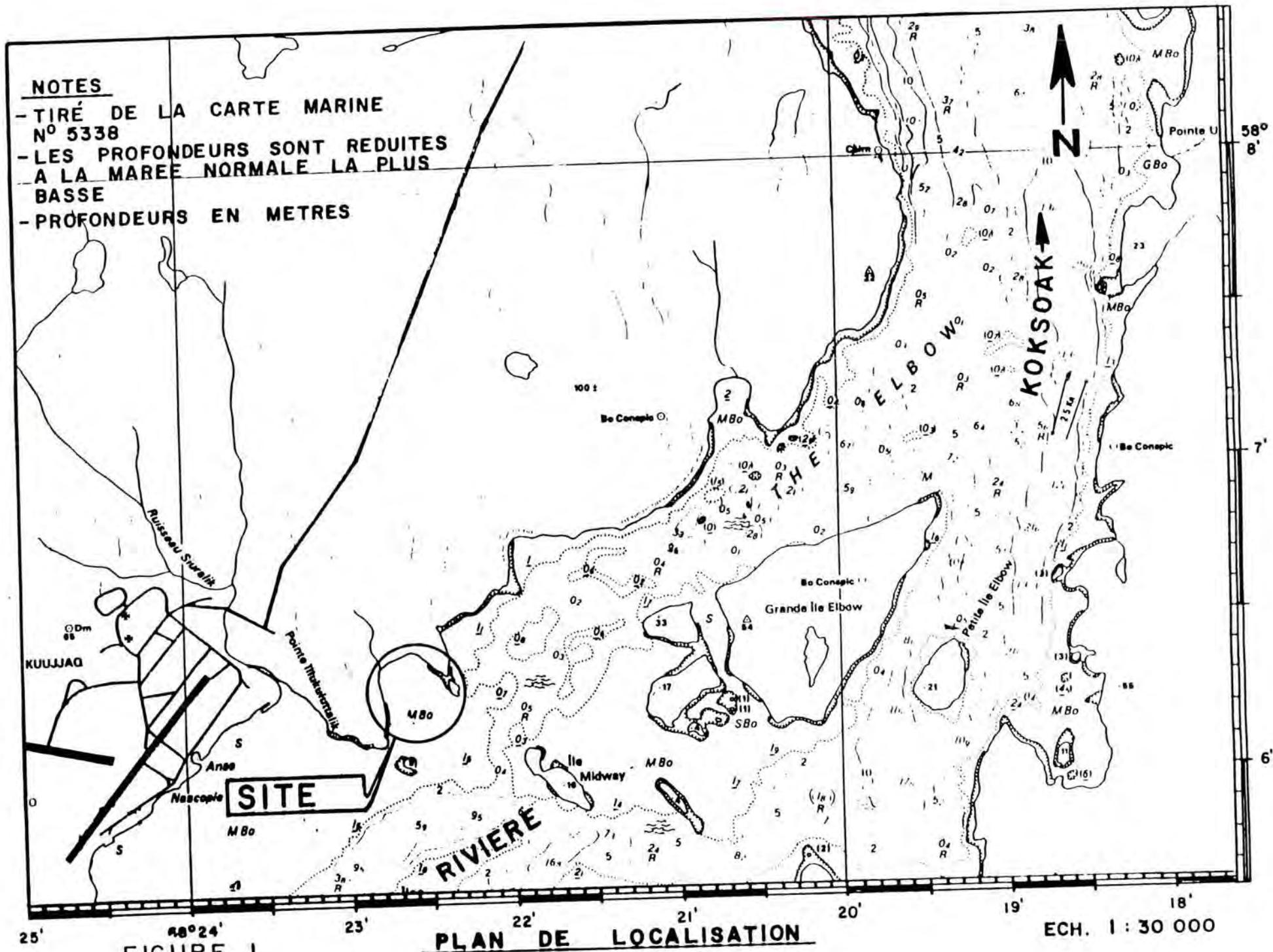
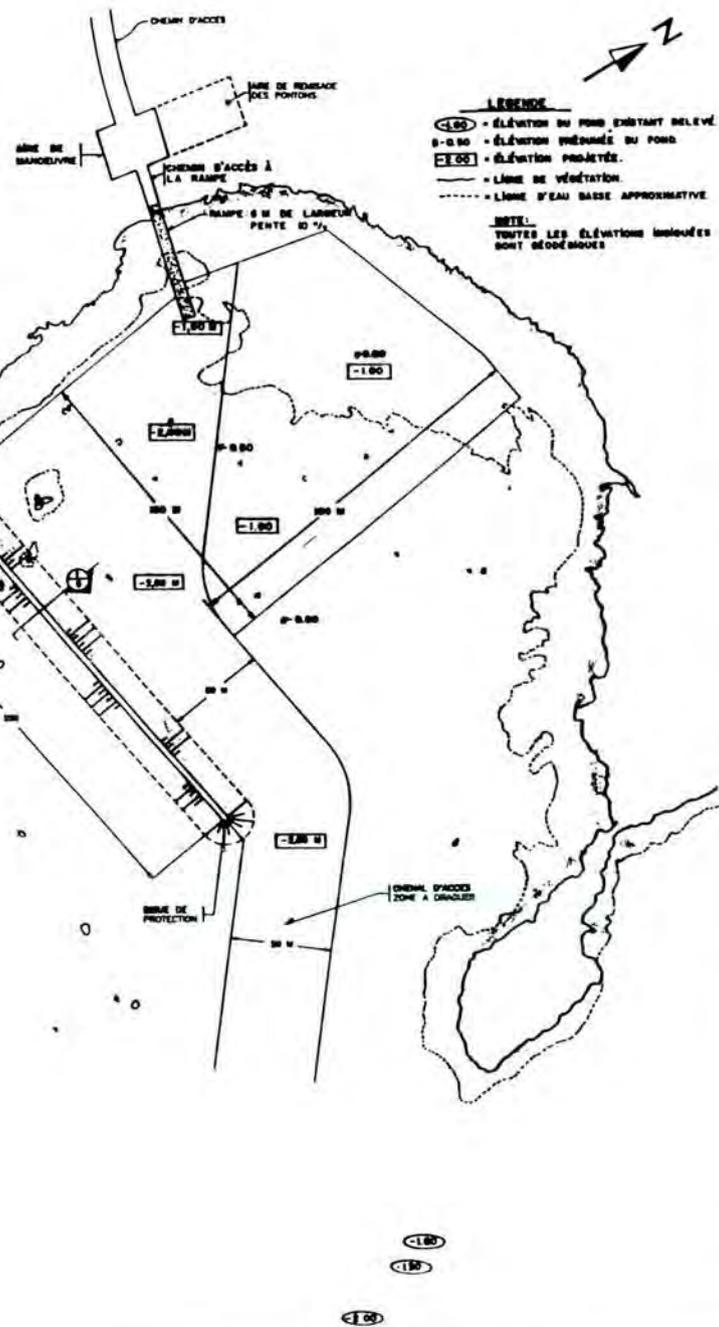
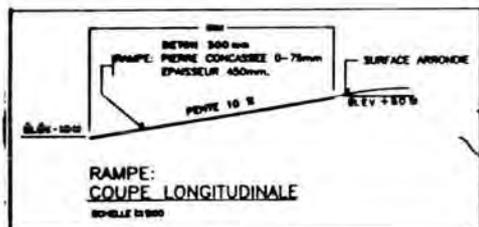
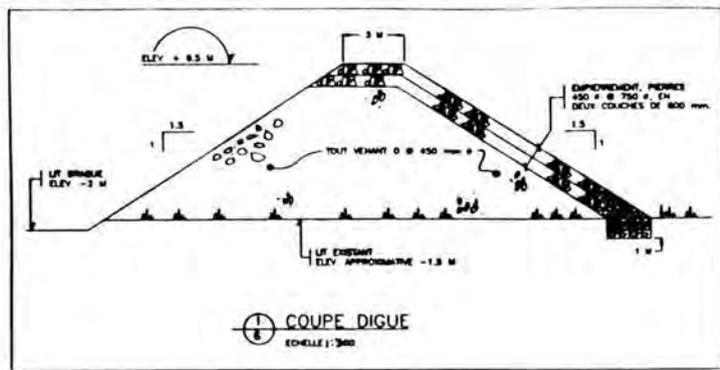


FIGURE 1

PLAN DE LOCALISATION

ECH. 1 : 30 000



GENIUM
LAND DEVELOPMENT SERVICES

AMÉLIORATION DES FACILITÉS D'ACCÈS À L'EAU
BAIE NOOYUK

OPTION D'AMÉNAGEMENT # 5
(BAIE NOOYUK)

ÉCHELLE 1:3000		
PROJÉTÉ PAR	DESIGNÉ PAR	DATE
G.S.	G.S.	A.L.
REV. 10/2/21		FIGURE
DATE		7
JANVIER 2021		

pontoons at the start of each summer could take one to three weeks off an already short, two-month period of operation.

Project schedule and cost

According to the project schedule, the planning and preliminary study phase will begin in late June 1990 and end in late October 1990. Plans and estimates will be completed in late January 1992, and a call for tenders will be made in February or March of 1992. The project should be finished sometime in the summer of 1992. Total costs are in the order of \$1,900,000.

Improvement of Water Access Facilities
 Noovuk Bay (Kuujjuaq)
 Project Schedule

ACTIVITY	YEAR 1991							YEAR 1992									
	June	July	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Feb.	March	April	May	June	July	Aug.	Sept.	
Logistics and Planning		■															
Notes Regarding Sites			■														
Preliminary Studies		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Final Plans					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Calls for Tender										■	■	■	■	■	■	■	■
Overseeing Work													■	■	■	■	■

AVIS DE PROJET

PROMOTEUR : Kuujjuamiut inc.

PROJET : Amélioration des facilités d'accès à l'eau (Baie Noovuk), à Kuujjuag

Objectifs du projet

La société Kuujjuamiut inc. désire améliorer les facilités d'accès à l'eau à la rivière Koksoak dans la baie Noovuk, pour les usagers locaux. Le niveau de l'eau à marée basse rend difficile l'accès à la rivière Koksoak. En effet, la baisse du débit de la rivière Koksoak a accentué la difficulté d'accéder à la rivière lors des périodes de marée basse. Ce projet n'est pas un projet d'un quai en eau profonde, mais plutôt des facilités d'accès à l'eau dans une zone en eau peu profonde pour les embarcations à faible tirant d'eau. Ces travaux seront réalisés à même les compensations financières issues de la Convention Kuujjuag (1988) pour les dommages causés aux résidents de ce village par la baisse de débit de la rivière Caniapiscou-Koksoak.

Étude des variantes de sites et des options

Différents sites ont été envisagés pour la réalisation de ce projet. Les baies, les anses et la plage près du village de Kuujjuag ont toutes été considérées (figure 1). C'est la baie Noovuk qui comporte le plus d'avantages pour la réalisation du projet. La baie Noovuk est l'endroit où la pente du rivage est la plus forte, ce qui permet de minimiser les travaux de dragage. La baie Noovuk est également bien protégée des glaces et des courants. Tous les autres sites potentiels à proximité de Kuujjuag auraient nécessité des travaux de dragage plus importants tout en étant plus exposés aux glaces et au courant. Ce choix a été entériné par les résidents de Kuujjuag. La baie Noovuk est d'ailleurs actuellement utilisée par un certain nombre de pêcheurs et d'autres propriétaires d'embarcations.

Cinq options d'aménagement ont été élaborées pour le projet d'amélioration des facilités d'accès à l'eau. Ces options d'aménagement diffèrent quant à la présence d'une digue de protection, de pontons ou quant à la forme de l'aire d'ancrage.

Le projet retenu inclut la construction d'une rampe d'accès à l'eau avec une aire de manoeuvre et de remisage, une protection en enrochement, des travaux de dragage et de nettoyage de la baie de même que la possibilité d'installer un ponton fixe et/ou d'un petit quai pour le débarquement de marchandise (figure 2). Ces aménagements permettront aux pêcheurs et à d'autres utilisateurs locaux d'accéder en tout temps à leur embarcation. La rampe d'accès comporte une pente de l'ordre de 10%. La digue de protection d'une longueur approximative de 220 m représente un volume de l'ordre de 25 000 à 30 000 mètres cubes. Les travaux de dragage prévus de l'ordre de 40 000 mètres cubes vont assurer une profondeur d'eau de 2 m, à marée basse à l'intérieur de l'aire d'ancrage, de manière à permettre la circulation des bateaux à faible tirant d'eau.

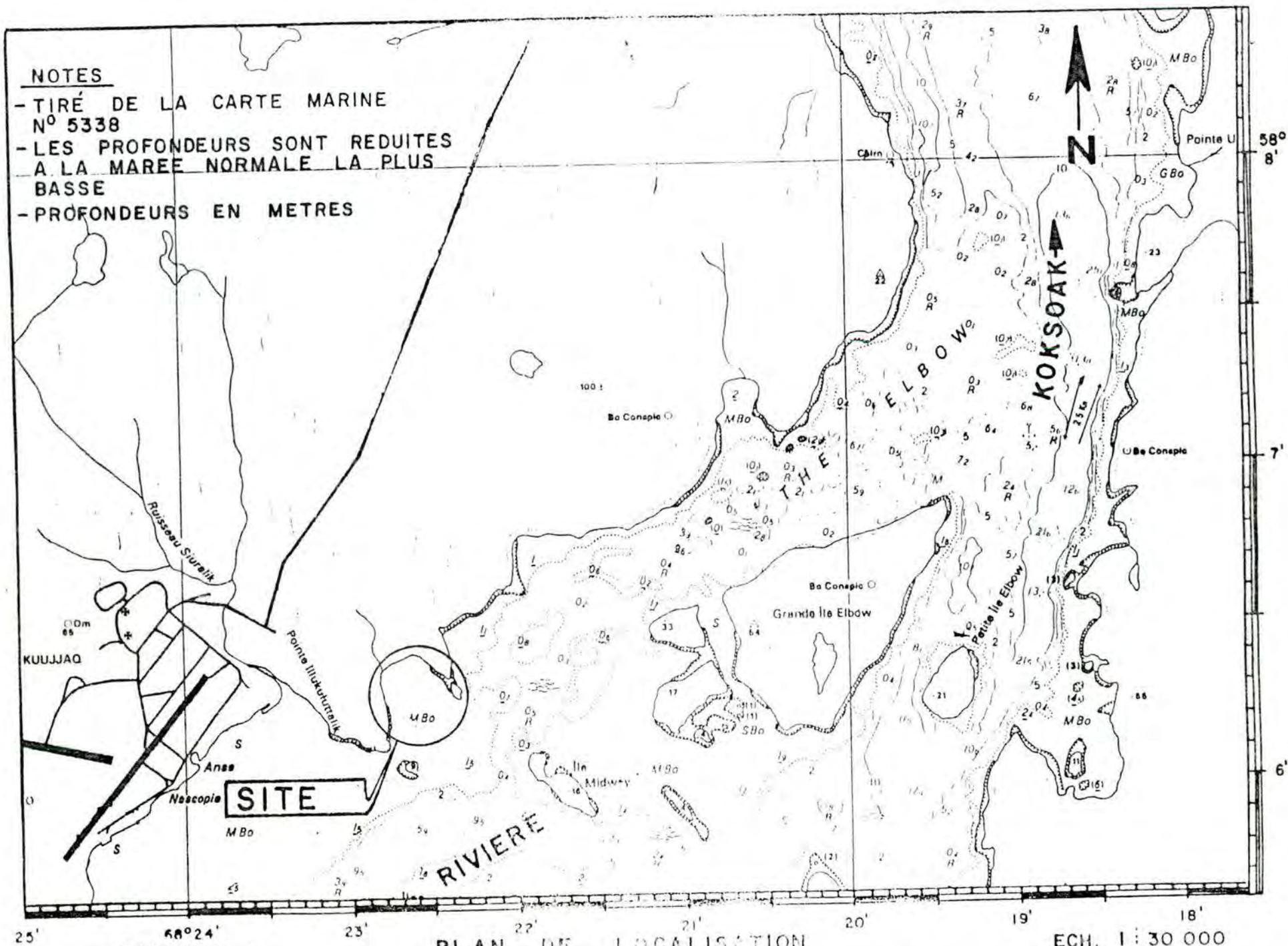
Cet aménagement permet un accès à l'eau à un grand nombre de bateaux et de maintenir les pontons en place durant l'hiver. La digue de protection assure une protection des pontons contre les glaces durant la période hivernale tout en assurant la protection des bateaux durant la période estivale. L'absence d'une digue de protection implique l'installation et l'enlèvement des pontons pour les périodes estivale et hivernale. L'installation des pontons au début de l'été pourrait enlever une à trois semaines à la courte période d'opération (seulement 2 mois).

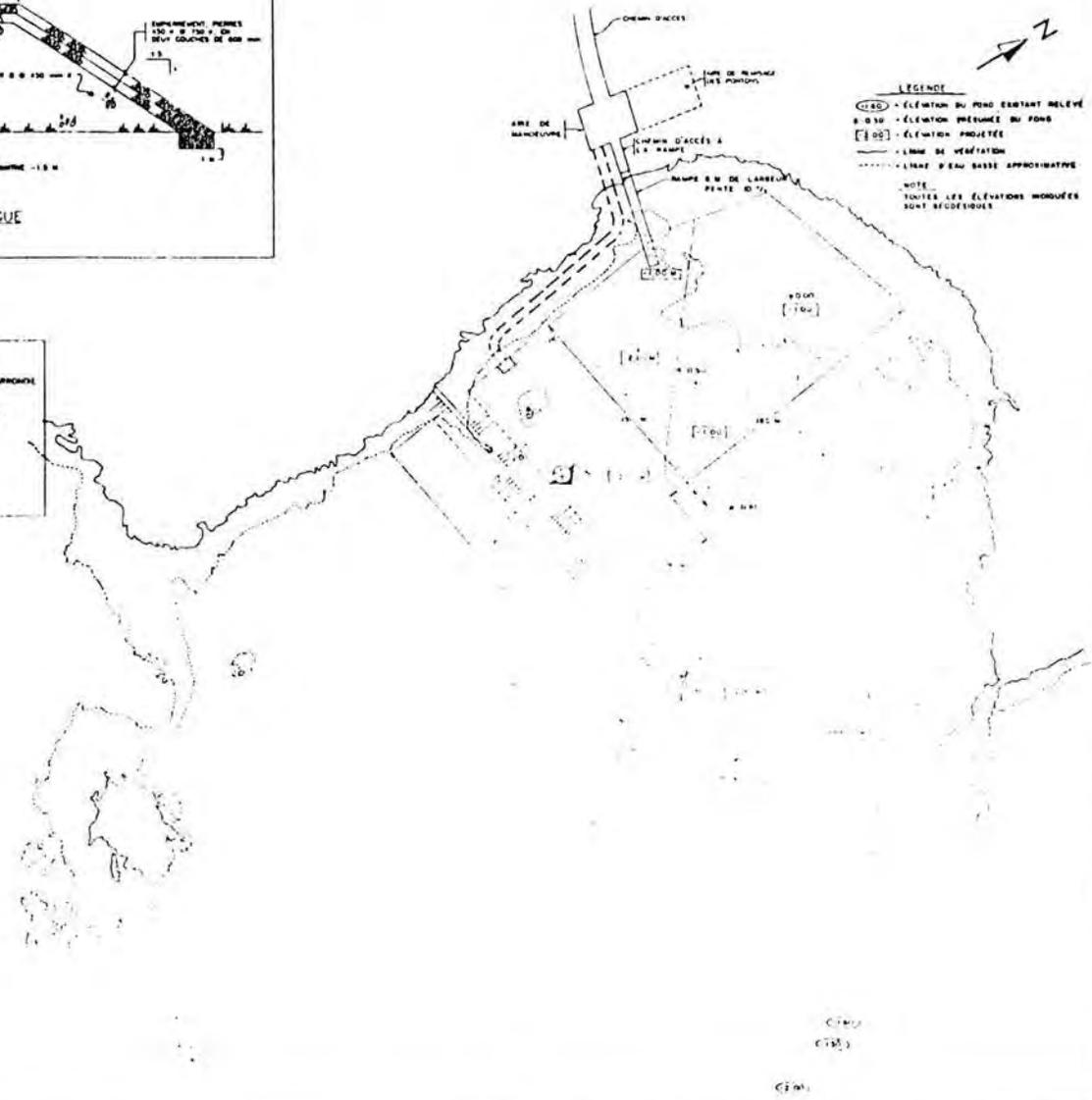
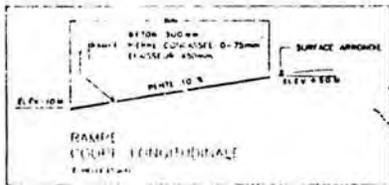
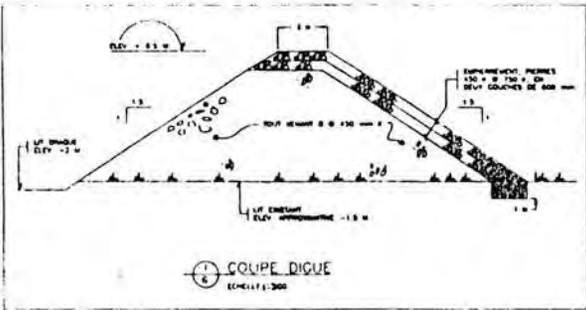
Échéancier et coût du projet

L'échéancier prévu pour la réalisation de ce projet montre que la partie Planification et étude préliminaire débutera à la fin du mois de juin 1990 pour se terminer à la fin du mois d'octobre 1990. Les plans et devis seront ensuite terminés à la fin du mois de janvier 1992, pour aller en appel d'offre durant les mois de février et mars 1992. La réalisation du projet est prévue durant l'été 1992. Le coût global du projet est de l'ordre de 1 900 000\$.

NOTES

- TIRÉ DE LA CARTE MARINE N° 5338
- LES PROFONDEURS SONT REDUITES A LA MAREE NORMALE LA PLUS BASSE
- PROFONDEURS EN METRES





LEGENDE
 [---] - ÉLÉVATION DU FOND EXISTANT RELÈVÉ
 [---] - ÉLÉVATION PROJETÉE DU FOND
 [---] - ÉLÉVATION PROJETÉE
 [---] - LIGNE DE DÉLIMITATION
 [---] - LIGNE D'EAU BASSE APPROXIMATIVE
 NOTE
 TOUTES LES ÉLÉVATIONS MONTRÉES SONT RÉCÉPISÉES

GENIUM
 DES BÂTIMENTS D'INGÉNIEURIE

1118 Avenue du Parc, Suite 200
 St. John's, Nfld. A1B 2X6

**AMÉLIORATION
 DES FACILITÉS
 D'ACCÈS À
 L'EAU.
 BAIE NOOVUK**

TYPE
 D'AMÉNAGEMENT
 (BAIE NUIVIK)

ÉCHELLE 1:3000

PROJ. NO.	NO.	DATE	PROJ. NO.	NO.	DATE
A B	B B	A L			

FIGURE 2
 JANUARY 1990

AMÉLIORATION DES FACILITÉS D'ACCÈS À L'EAU

BAIE NOOVUK (KUUJJUAQ)

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DU PROJET

ACTIVITÉ	ANNÉE 1991						ANNÉE 1992										
	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	
Logistique et planification		■															
Relevés sur le site		■															
Études préliminaires		■	■	■	■	■											
Plans définitifs					■	■	■	■									
Appel d'offres									■	■	■						
Surveillance des travaux													■	■	■	■	■



Sainte-Foy, le 12 juin 1991

Monsieur Jean-Marc Bard
Sous-ministre
Ministère des Transports
700, boul. St-Cyrille est
29ème étage
QUÉBEC, Québec
G1R 5H1

OBJET: Infrastructures maritimes dans les villages
nordiques de Kangirsuk et Inukjuak.

Monsieur,

Suite à la consultation de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik sur les projets cités en rubrique, je vous informe que le Ministère ne peut, à cette étape, autoriser ou non les ouvrages déjà construits.

Pour ce qui est plus spécifiquement des améliorations suggérées, celles-ci devraient être mieux définies tant du point de vue technique qu'en terme d'échéancier. De plus, le ministère des Transports devrait déterminer, après consultation de la population et des usagers, si les installations peuvent être améliorées ou si elles doivent être démantelées. Vous devrez ensuite nous informer de vos intentions et suivre la procédure d'autorisation en vigueur.

Enfin, je vous rappelle que les zones de banc d'emprunt ayant servi à l'extraction des matériaux requis pour la construction des ouvrages doivent être réaménagées et éventuellement renaturalisées. Les mesures de réaménagement devront être présentées au Ministère pour approbation.

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

Le Sous-ministre,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "André Trudeau". The signature is fluid and cursive, written over the typed name below it.

ANDRÉ TRUDEAU

c.c.: Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire
MM. Philippe Di Pizzo, secrétaire CQEK ✓
Noël Savard, Direction régionale 08

André Trudeau
Deputy Minister
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly
Sainte-Foy, Quebec
G1X 4E4

Subject: Maritime transportation infrastructures in Kangirsuk and Inukjuak

Dear Sir,

At our meeting on March 13, 1991, the Kativik Environmental Quality Commission proceeded to examine documents that were submitted by the proponent regarding the subjects cited above.

As you know, these projects were completed several years ago without prior authorization from the Ministère de l'Environnement. As requested by the Ministère in March 1988, the proponent forwarded the studies concerning the docking facilities project in the two communities of Northern Quebec.

In reality, the studies were a commentary after the impacts engendered by the projects had taken effect. In light of the studies submitted, the projects were, unfortunately, not justifiable as they failed to fulfil the purpose for which they were originally intended. Such is the case for the docking facility built at Kangirsuk, which does not appear to be used much, if at all, or even usable for that matter.

The Commission therefore deems these two docking projects an initiative of the proponent, from which a lesson can be learned for the future planning and design of similar projects, which will eventually be proposed in other communities.

The Commission has also noted that the two studies refer to other improvement projects (breakwater, dredging, port development, etc.) desired by the population and users in general, including the proponent. However, as the projects are not adequately defined, either in technical terms or with respect to the deadline, the Commission cannot give its approval.

For these, reasons, the Commission deems it inappropriate at this stage to authorize the work that has already been completed and the improvements that have been suggested. We believe that the proponent might however consult with the population and users, taking their needs into account, to determine if the facilities can be improved or if they ought to be dismantled in the event that they would constitute, for example, an obstacle to navigation. The proponent will then advise the Ministère of their intention and follow the appropriate authorization procedure.

Lastly, the Commission agrees that it would be appropriate for the Ministère to ask the proponent to proceed with redeveloping and eventually renaturalizing the borrow pit zones that were used for extracting the materials required for constructing the projects. These measures will have to be approved by the Ministère.

Yours truly,

Peter Jacobs
Chairman



Sainte-Foy, le 22 février 1991

Monsieur Peter Jacobs
Président, C.Q.E.K.
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620, rue Darlington
MONTREAL, Québec
H3C 3J7

OBJET: Infrastructures maritimes de transport
de Kangirsuk.

N/DOSSIER: 3215-01-02

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous transmets une copie de l'étude d'impact relativement au projet mentionné en titre. J'en transmets également une copie aux autres membres de la Commission ainsi qu'à son secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés au Sous-ministre de l'Environnement le 21 février 1991 par monsieur Jean-Marc Bard, Sous-ministre au ministère des Transports.

Conformément à l'article 200 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 concernant ce projet.

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

Michel Beaulieu
MICHEL BEAULIEU
Service des Affaires nordiques
et amérindiennes

p.j.

c.c.: M. André Trudeau, Sous-ministre
Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire,
M. Noël Savard, Direction régionale 08

Bureau du sous-ministre

Québec, le 8 février 1991

Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly
SAINTE-FOY (Québec)
G1X 4E4



Objet : Infrastructures maritimes dans les villages
nordiques de Kangirsuk et d'Inukjuak
V.D.: 028-BJ410-10

Cher collègue,

Veillez trouver ci-joint, conformément aux directives reçues le 25 mars 1988, quinze copies des études d'impact sur l'environnement et le milieu social, de même que leurs résumés, relatives aux projets cités en rubrique et dont nous vous rappelons brièvement le contexte.

Compte tenu des conditions rigoureuses du Nouveau-Québec, les compagnies de transport maritime ont fait des demandes répétées à la Direction du transport maritime et fluvial du ministère des Transports du Québec pour que soient construites des installations portuaires dans le Nord québécois. Les débarcadères de Kangirsuk et d'Inukjuak ont été construits dans le but de faciliter les manoeuvres de déchargement des marchandises tout en étant utiles pour les communautés locales.

Toutefois, la mise en place des débarcadères a précédé chronologiquement la réalisation des études d'impact requises par la «Loi sur la qualité de l'environnement» et le «Règlement relatif à l'évaluation des impacts sur l'environnement dans le territoire de la Baie James et du Nord québécois».

Le 22 février 1988, le Comité consultatif de l'environnement Kativik et le Président de l'administration régionale Kativik faisaient parvenir au Ministre des Transports leur position quant au cadre de référence environnemental de ces projets, à savoir tenir compte des intérêts et du contexte socio-économique propre au Nouveau-Québec et consulter les organismes et les communautés directement intéressés.

Votre Ministère a par la suite transmis le 25 mars 1988 les directives d'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social relatives à l'implantation de débarcadères dans les villages nordiques.

Finalement, le Ministre des Transports mettait sur pied un groupe de travail ayant pour objet de définir les paramètres à intégrer aux projets de débarcadères de façon à tenir compte des caractéristiques et des besoins de la population. C'est à la suite des orientations définies par le groupe de travail et des directives de votre Ministère que se matérialisait le mandat confié à la firme Marcel St-Louis de réaliser les études d'impact des infrastructures maritimes sur les milieux naturel et humain de Kangirsuk et d'Inukjuak.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, cher collègue, mes salutations distinguées.


Jean-Marc Bard, F.C.A.
Sous-ministre

c.c.: M. Sam L. Elkas, ministre des Transports



Sainte-Foy, le 22 février 1991

Monsieur Peter Jacobs
Président, C.Q.E.K.
Faculté de l'Aménagement
Université de Montréal
5620, rue Darlington
MONTREAL, Québec
H3C 3J7

OBJET: Infrastructures maritimes de transport
de Inukjuak.

N/DOSSIER: 3215-01-03

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous transmets une copie de l'étude d'impact relativement au projet mentionné en titre. J'en transmets également une copie aux autres membres de la Commission ainsi qu'à son secrétaire.

Ces renseignements ont été adressés au Sous-ministre de l'Environnement le 21 février 1991 par monsieur Jean-Marc Bard, Sous-ministre au ministère des Transports.

Conformément à l'article 200 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 concernant ce projet.

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

MICHEL BEAULIEU
Service des Affaires nordiques
et amérindiennes

p.j.

c.c.: M. André Trudeau, Sous-ministre
Administration régionale Kativik, a/s du Secrétaire,
M. Noël Savard, Direction régionale 08

Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

Bureau du sous-ministre

Québec, le 8 février 1991

Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly
SAINTE-FOY (Québec)
G1X 4E4



Objet : Infrastructures maritimes dans les villages
nordiques de Kangirsuk et d'Inukjuak
V.D.: 028-BJ410-10

Cher collègue,

Veillez trouver ci-joint, conformément aux directives reçues le 25 mars 1988, quinze copies des études d'impact sur l'environnement et le milieu social, de même que leurs résumés, relatives aux projets cités en rubrique et dont nous vous rappelons brièvement le contexte.

Compte tenu des conditions rigoureuses du Nouveau-Québec, les compagnies de transport maritime ont fait des demandes répétées à la Direction du transport maritime et fluvial du ministère des Transports du Québec pour que soient construites des installations portuaires dans le Nord québécois. Les débarcadères de Kangirsuk et d'Inukjuak ont été construits dans le but de faciliter les manoeuvres de déchargement des marchandises tout en étant utiles pour les communautés locales.

Toutefois, la mise en place des débarcadères a précédé chronologiquement la réalisation des études d'impact requises par la «Loi sur la qualité de l'environnement» et le «Règlement relatif à l'évaluation des impacts sur l'environnement dans le territoire de la Baie James et du Nord québécois».

.../2

Le 22 février 1988, le Comité consultatif de l'environnement Kativik et le Président de l'administration régionale Kativik faisaient parvenir au Ministre des Transports leur position quant au cadre de référence environnemental de ces projets, à savoir tenir compte des intérêts et du contexte socio-économique propre au Nouveau-Québec et consulter les organismes et les communautés directement intéressés.

Votre Ministère a par la suite transmis le 25 mars 1988 les directives d'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social relatives à l'implantation de débarcadères dans les villages nordiques.

Finalement, le Ministre des Transports mettait sur pied un groupe de travail ayant pour objet de définir les paramètres à intégrer aux projets de débarcadères de façon à tenir compte des caractéristiques et des besoins de la population. C'est à la suite des orientations définies par le groupe de travail et des directives de votre Ministère que se matérialisait le mandat confié à la firme Marcel St-Louis de réaliser les études d'impact des infrastructures maritimes sur les milieux naturel et humain de Kangirsuk et d'Inukjuak.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, cher collègue, mes salutations distinguées.


Jean-Marc Bard, F.C.A.
Sous-ministre

c.c.: M. Sam L. Elkas, ministre des Transports



Montreal, August 4th 1989.

Mr Aloupa Etook
Mayor
Kangirsuk, (Quebec)
JOM 1A0

Dear Mr Etook,

On February 17th 1989, your representatives met the Sub-Committee on Northern Maritime Infrastructure. They informed the Sub-Committee of the needs and desires of your community with respect to maritime infrastructure and works. They also expressed various opinions concerning the landing stage that was built in your community in 1986.

As far as the infrastructure and works that you requested are concerned, several important steps remain before the Department of Transport of Quebec can take any decision concerning what, if anything, will be built and when it will be built. Those steps include the following: the signing of the relevant Canada-Quebec Agreement; the completion of the necessary technical studies and analyses; the negotiation of funding agreements for each specific facility or work; and detailed environmental and social impact studies.

In the interim, the Department of Transport of Quebec has awarded a contract to Marcel St-Louis et Associés to undertake the following studies during the summer of 1989:

- 1) to evaluate the environmental and social impacts of the existing landing stage and, if appropriate, to recommend appropriate improvements or corrective measures to the Department;

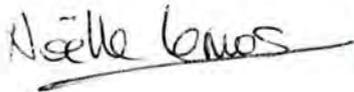
../2

- 2) to be aware of communities' needs, hence to study the territory defined by the works and facilities that you mentioned in February, 1989, so as to assist the Department in understanding better the need for and justification of those works and facilities. The results of that part of the study should help the Department to define the scope of the technical or impact studies that might have to be carried out in the future.

It goes without saying that the mandate of Marcel St-Louis et Associés refers specifically to works and facilities that might be situated on territory under the jurisdiction of the Government of Quebec.

Should you have any questions on the matters referred to herein, please do not hesitate to contact the undersigned. Representatives of Marcel St-Louis et Associés will be contacting you in the near future, if they have not already done so, to make arrangements for their visit to your community.

Yours truly,



Noëlle Lemos
Project manager
Division du contrôle de la pollution
et recherche

NL/gg

c.c.: MM. Claude Girard, chief D.C.P.R. - M.T.Q.
Clément Tremblay, coordonnateur ministériel en
milieu amérindien et inuit - M.T.Q.
Gilles Gagné, Makivik Corporation
Mike Barrett, Kativik Regional Government
Willie Thomassie, President, Landholding
Corporation
Peter Jacobs, Kativik Environmental Quality
Commission
Louis Archambault, Entraco



Montreal, August 4th 1989.

Mr Jobie Epoo
Mayor
Inukjuak, (Quebec)
JOM 1M0

Dear Mr Epoo,

On February 23th 1989, your representatives met the Sub-Committee on Northern Maritime Infrastructure. They informed the Sub-Committee of the needs and desires of your community with respect to maritime infrastructure and works. They also expressed various opinions concerning the landing stage that was built in your community in 1986.

As far as the infrastructure and works that you requested are concerned, several important steps remain before the Department of Transport of Quebec can take any decision concerning what, if anything, will be built and when it will be built. Those steps include the following: the signing of the relevant Canada-Quebec Agreement; the completion of the necessary technical studies and analyses; the negotiation of funding agreements for each specific facility or work; and detailed environmental and social impact studies.

In the interim, the Department of Transport of Quebec has awarded a contract to Marcel St-Louis et Associés to undertake the following studies during the summer of 1989:

- 1) to evaluate the environmental and social impacts of the existing landing stage and, if appropriate, to recommend appropriate improvements or corrective measures to the Department;

../2

- 2) to be aware of communities' needs, hence to study the territory defined by the works and facilities that you mentioned in February, 1989, so as to assist the Department in understanding better the need for and justification of those works and facilities. The results of that part of the study should help the Department to define the scope of the technical or impact studies that might have to be carried out in the future.

It goes without saying that the mandate of Marcel St-Louis et Associés refers specifically to works and facilities that might be situated on territory under the jurisdiction of the Government of Quebec.

Should you have any questions on the matters referred to herein, please do not hesitate to contact the undersigned. Representatives of Marcel St-Louis et Associés will be contacting you in the near future, if they have not already done so, to make arrangements for their visit to your community.

Yours truly,



Noëlle Lemos
Project manager
Division du contrôle de la pollution
et recherche

NL/gg

c.c.: MM. Claude Girard, chief D.C.P.R. - M.T.Q.
Clément Tremblay, coordonnateur ministériel en
milieu amérindien et inuit - M.T.Q.
Gilles Gagné, Makivik Corporation
Mike Barrett, Kativik Regional Government
Joanissie Ningiuk, President, Landholding
Corporation
Peter Jacobs, Kativik Environmental Quality
Commission
Louis Archambault, Entraco



Gouvernement du Québec
Ministère
de l'Environnement

Bureau du sous-ministre

Sainte-Foy, le 25 mars 1988

Monsieur Pierre Michaud
Sous-ministre
Ministère des Transports
700, boul. Saint-Cyrille Est
29^e étage
QUÉBEC (QUÉBEC)
G1R 5A9



OBJET: Débarcadères dans les villages nordiques
Notre dossier: 028-BJ410-10

Monsieur,

Suite à la consultation de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik et conformément à l'article 195 de la Loi sur la qualité de l'environnement, vous trouverez ci-jointes les directives d'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social relatives aux projets cités en rubrique.

Pour ce qui est des débarcadères de Kangirsuk et d'Inukjuak, dont la construction a été entreprise récemment, je vous demande de me faire parvenir tous les renseignements pertinents afin que je puisse y donner suite. Ces renseignements devraient refléter le contenu de l'étude d'impact tel que proposé dans les directives pour l'ensemble des projets à construire.

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

Le sous-ministre,

JEAN-CLAUDE DESCHÊNES

c.c. Administration régionale Kativik, a/s du secrétaire
Noël Savard, directeur régional (08)

DIRECTIVE RELATIVE AUX PROJETS DE DÉBARCADÈRES
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1. Introduction

La présente directive est conçue de façon générale et devra être adaptée pour chacun des villages, en fonction de l'envergure des projets concernés et des impacts tant environnementaux que sociaux appréhendés.

2. Justification du projet

Le promoteur présentera un exposé des conditions actuelles de desserte maritime, en termes d'opérations et de temps, d'équipements utilisés, de sécurité et du type de matériel transporté.

Le promoteur fera un parallèle en rapport à ce qui existe ailleurs au Canada dans les communautés nordiques de même envergure.

Le promoteur démontrera dans quelle mesure son projet est susceptible de combler les lacunes actuelles, et de rencontrer les besoins des utilisateurs actuels et futurs de transport maritime dans le Nouveau-Québec. À ce sujet, le promoteur évaluera l'ensemble des impacts positifs et négatifs du projet, afin de mesurer si l'ampleur du problème à résoudre justifie celle de la solution adoptée.

3. Description du projet

Pour chaque village concerné, le promoteur présentera les sites potentiels à l'installation des équipements prévus. Si un seul site est prévu, on justifiera les raisons motivant ce choix unique.

Le promoteur présentera également les différents types de débarcadères possibles et les raisons de son choix.

Les sites potentiels seront indiqués en rapport au plan d'aménagement du village, et en particulier par rapport à la localisation des résidences, des hangars ou autres dessertes utilisés sur place, des zones de rejet d'eaux usées, de l'utilisation des berges comme zone d'accostage ou comme site servant au nettoyage des captures faites par les chasseurs et les pêcheurs.

Le choix du site et du type de débarcadère devra être justifié en fonction des besoins du promoteur, des besoins de la communauté et des impacts sur le milieu.

Le promoteur précisera également à qui reviendra la propriété de ses installations et la responsabilité de l'entretien.

Pour le site retenu, on fournira les renseignements suivants:

- les plans et devis du débarcadère et les caractéristiques des autres équipements attenants;
- l'empiètement nécessaire en précisant les limites de la zone d'estran;
- La hauteur de la marée, des vagues, les conditions bathymétriques ou de glace particulières;
- le type d'enrochement utilisé en indiquant si celui-ci se prêtera à l'accostage des embarcations utilisées par les résidents;
- une description de la méthode de construction envisagée et des travaux d'entretien requis;

- la provenance des matériaux utilisés pour la construction;
- les modifications éventuellement requises au réseau routier actuel donnant accès aux débarcadères;
- une description de la main d'oeuvre nécessaire;
- un échancier de construction en précisant comment ces projets s'inscrivent dans l'échancier des projets d'aéroports;
- un estimé du coût du projet.

4. Description de l'environnement

Biophysique

En rapport aux installations prévues, le promoteur présentera, sur carte à grande échelle, la topographie des zones de marée, l'orientation des vents dominants et les zones coquillières.

Social

Le promoteur décrira l'utilisation actuelle et prévisible pour le futur par les gens du milieu du secteur côtier concerné par ces équipements. Il fera état du potentiel archéologique des sites touchés.

5. Répercussions

L'analyse portera sur les impacts à court et à long terme de ces installations.

En phase construction et exploitation

- Qualité des eaux (turbidité) dans les zones de travaux
- Déplacement de machinerie dans la zone touchée
- Relocalisation d'infrastructures routières ou d'équipements, rendue nécessaire par ce type de construction
- Modification au régime des terres.
-

En phase exploitation

- Sur la circulation maritime et l'accostage par les résidents
- Pertes de zones coquillières
- Perte d'usage traditionnel de zones riveraines
- Modification des zones de courants et leur impact par rapport, par exemple, à des points de rejets d'eaux usées
- Compatibilité de ces types d'équipement avec le plan d'aménagement du village.
- Effet du régime hydrologique et des glaces sur les installations proposées, dans la perspective d'évaluer le type d'entretien périodique requis.

6. Mesures d'atténuation

Le promoteur précisera les mesures correctives qu'il compte entreprendre afin de réduire les impacts négatifs de son projet.

7. Consultations

Après avoir déterminé si les communautés favorisent le projet du promoteur, celui-ci fournira un rapport de consultation des populations

de chacune des municipalités impliquées.

Ce rapport fera également état des besoins, par ordre d'importance, identifiés par la population inuit en relation avec l'aménagement d'infrastructures portuaires ou maritimes en général.

Cette consultation portera entre autres sur la justification du projet, sur le choix de sites de débarcadères et sur les mesures correctives à être appliquées.

Le promoteur fera également état des autres consultations et ententes qui ont été faites dans le cadre de ce projet.

57.4.4



ᑭᑎᑖᑭ ᓄᓇᓕᓕᓕᓕᓕᓕ ᑭᑎᑖᓕᓕ

Administration Régionale KATIVIK Regional Government
P.O. Box 9, KUJJUAQ (Fort Chimo), Quebec J0M 1C0

March 25, 1988

M. Peter Jacobs
Kativik Environmental Quality Commission
P.O. Box 9
Kuujjuaq (QC)
K0M 1C0

SUBJECT: Docking facilities in Northern Québec communities

Dear Peter,

Please find enclosed copies of letters sent by the Kativik Regional Government to the Federal and Provincial Ministers of Transport on the abovementioned subject.

Do not hesitate to contact us should you require additional information on this matter.

Michael Barrett
Head of Department
Environment and
Resource Management

encl.



ᑕᑭᑭᑭ ᑕᑭᑭᑭ ᑕᑭᑭᑭ

Administration Régionale KATIVIK Regional Government
P.O. Box 9, KUJJUAQ (Fort Chimo), Quebec J0M 1C0

22 February 1988

Mr. Marc-Yvan Côté
Minister of Transport
700 St-Cyrille Boulevard East
30th Floor
Québec, Quebec
G1R 5A9

SUBJECT : CONSTRUCTION OF PUBLIC WHARVES AND DOCKING FACILITIES
IN NORTHERN QUEBEC COMMUNITIES

Dear Sir:

Pursuant to the signing of the James Bay and Northern Quebec Agreement, the Kativik Regional Government, a supramunicipal administration, was legally constituted by virtue of the Act respecting Northern villages and the Kativik Regional Government (RSQ, ch. V-6.1) in August 1978.

For the territory located north of the fifty-fifth parallel in Quebec, the Kativik Regional Government acts as a municipal corporation in respect of any part of the territory not erected into a municipality. It has jurisdiction over the following areas: local government; transportation and communications; justice; health and social services; education; economic development; environment and resources; and land use planning.

Hence, legally, the acknowledged proponent for the development of transportation infrastructures in the Kativik region is the Kativik Regional Government and, in this capacity, it must be involved in all transportation projects from the preliminary phases onward.

Québec and Ottawa's obligations ensue in part from the James Bay and Northern Quebec Agreement. According to section 29.0.36 of the Agreement, Canada and Quebec shall undertake as soon as possible studies respecting the establishment of public wharves and docking facilities, for example, in each community with the respective Inuit communities and the Regional Government.

In 1986 and 1987, the Quebec Ministry of Transport built "quasi-wharves" in the communities of Inukjuak and Kangirsuk without previously consulting the Kativik Regional Government. Transports Québec's infrastructures were never the object of a study by the Kativik Environmental Quality Commission nor were they authorized by the Quebec Ministry of the Environment.

Similar infrastructures are planned by Transports Québec in eight other Northern Quebec communities, over three years, concomitantly with the construction of northern airports in the communities. According to the Ministry's program, construction is slated to begin during the summer of 1988 in Salluit, Quaqtaq, and Kangiqsujaq. The Ministry did conduct a hasty "consultation" in these three communities in February 1988, but we deem it invalid because it was conducted only a few months before construction is scheduled to begin and reflected the absence of planning in the elaboration of projects. Furthermore, the consultation clearly demonstrated that Transports Québec does not intend to take into consideration the actual socio-economic needs and priorities of the respective communities.

According to recent conversations with representatives from the Quebec Ministry of Transport, the construction of these facilities falls under a *Canada-Quebec Subsidiary Agreement of Transportation Development (1985-1990)*. However, the terms and conditions of this agreement which affects Northern Quebec were not the object of consultation with the organizations and communities directly concerned. We therefore believe that this agreement and the budget set aside for its realization should immediately be revised by Canada, Quebec, and the Kativik Regional Government to account for the interests and socio-economics of Northern Quebec.

Furthermore, we request immediate suspension of Transports Québec's program for the construction of wharves, which may prove useless or inadequate. The construction of wharves and docking facilities can go ahead only once Transports Québec has met with the Kativik Regional Government and Transport Canada and exhaustive studies have been conducted into this matter, with our co-operation and that of the other organizations concerned.

The responsibilities of both governments evidently extend beyond this program. Consequently, an additional study and general planning are imperative since the objective, in transportation, is to provide the Inuit villages with adequate docking facilities.

We believe representatives from the provincial and federal governments must meet as soon as possible with the Kativik Regional Government to design an adequate plan of action.

In closing, we look forward to receiving a prompt reply to this correspondence.

Sincerely,

Tikile Kleist
Chairman



ᑕᑎᑎᑎ ᓄᓄᓄᓄᓄᓄ ᑕᑎᑎᑎ

Administration Régionale KATIVIK Regional Government
P.O. Box 9, KUJJUAQ (Fort Chimo), Quebec J0M 1C0

22 February 1988

Mrs. Monique Vézina
Minister of State (Transport)
Transport Canada
Transport Canada Building
330 Sparks Street
Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

SUBJECT : CONSTRUCTION OF PUBLIC WHARVES AND DOCKING FACILITIES
IN NORTHERN QUEBEC COMMUNITIES

Dear Madam:

Pursuant to the signing of the James Bay and Northern Quebec Agreement, the Kativik Regional Government, a supramunicipal administration, was legally constituted by virtue of the *Act respecting Northern villages and the Kativik Regional Government* (RSQ, ch. V-6.1) in August 1978.

For the territory located north of the fifty-fifth parallel in Quebec, the Kativik Regional Government acts as a municipal corporation in respect of any part of the territory not erected into a municipality. It has jurisdiction over the following areas: local government; transportation and communications; justice; health and social services; education; economic development; environment and resources; and land use planning.

Hence, legally, the acknowledged proponent for the development of transportation infrastructures in the Kativik region is the Kativik Regional Government and, in this capacity, it must be involved in all transportation projects from the preliminary phases onward.

Québec and Ottawa's obligations ensue in part from the James Bay and Northern Quebec Agreement. According to section 29.0.36 of the Agreement, Canada and Quebec shall undertake as soon as possible studies respecting the establishment of public wharves and docking facilities, for example, in each community with the respective Inuit communities and the Regional Government.

We believe representatives from the provincial and federal governments must meet as soon as possible with the Kativik Regional Government to design an adequate plan of action.

In closing, we look forward to receiving a prompt reply to this correspondence.

Sincerely,

Tikile Kleist
Chairman

In 1986 and 1987, the Quebec Ministry of Transport built "quasi-wharves" in the communities of Inukjuak and Kangirsuk without previously consulting the Kativik Regional Government. Transports Québec's infrastructures were never the object of a study by the Kativik Environmental Quality Commission nor were they authorized by the Quebec Ministry of the Environment.

Similar infrastructures are planned, over three years, by Transports Québec in eight other Northern Quebec communities concomitantly with the construction of northern airports in the communities. According to the Ministry's program, construction is slated to begin during the summer of 1988 in Salluit, Quaqtaq, and Kangiqsujuaq. The Ministry did conduct a hasty "consultation" in these three communities in February 1988, but we deem it invalid because it was conducted only a few months before construction is scheduled to begin and reflected the absence of planning in the elaboration of projects. Furthermore, the consultation clearly demonstrated that Transports Québec does not intend to take into consideration the actual socio-economic needs and priorities of the respective communities.

According to recent conversations with representatives from the Quebec Ministry of Transport, the construction of these facilities falls under a *Canada-Quebec Subsidiary Agreement of Transportation Development (1985-1990)*. However, the terms and conditions of this agreement which affects Northern Quebec were not the object of consultation with the organizations and communities directly concerned. We therefore believe that this agreement and the budget set aside for its realization should immediately be revised by Canada, Quebec, and the Kativik Regional Government to account for the interests and socio-economics of Northern Quebec.

Furthermore, we have asked the Quebec Ministry of Transport to immediately suspend its program for the construction of wharves, which may prove useless or inadequate. Transport Québec can only go ahead with the construction of wharves and docking facilities once it has met with the Kativik Regional Government and Transport Canada and exhaustive studies have been conducted into this matter, with our co-operation and that of the other organizations concerned.

The responsibilities of both governments evidently extend beyond this program. Consequently, an additional study and general planning are imperative since the objective, in transportation, is to provide the Inuit villages with adequate docking facilities.

ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ ᑭᑎᑎᑦ

COMMISSION DE LA QUALITE DEL'ENVIRONNEMENT KATIVIK ENVIRONMENTAL QUALITY COMMISSION

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

TEL.: (819) 964-2941

Le 29 février 1988

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

OBJET: Débarcadères dans les villages nordiques
Votre dossier: 028-BJ410-10

Monsieur le sous-ministre,

Pour faire suite à la lettre de M. Gérard Divay du 12 janvier dernier et conformément à l'article 195 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, je vous transmets une copie des recommandations de la Commission concernant la portée et le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social que devrait préparer le promoteur du projet mentionné en rubrique, ce développement étant en effet assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social.

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

Le Président,

Peter Jacobs

DIRECTIVE RELATIVE AUX PROJETS DE DÉBARCADÈRES
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1. **Introduction**

La présente directive est conçue de façon générale et devra être adaptée pour chacun des villages, en fonction de l'envergure des projets concernés et des impacts tant environnementaux que sociaux appréhendés.

2. **Justification du projet**

Le promoteur présentera un exposé des conditions actuelles de desserte maritime, en termes d'opérations et de temps, d'équipements utilisés, de sécurité et du type de matériel transporté.

Le promoteur fera un parallèle en rapport à ce qui existe ailleurs au Canada dans les communautés nordiques de même envergure.

Le promoteur démontrera également dans quelle mesure son projet est susceptible de combler les lacunes actuelles, et de rencontrer les besoins des utilisateurs actuels et futurs de transport maritime dans le Nouveau-Québec. A ce sujet, le promoteur évaluera l'ensemble des impacts positifs et négatifs du projet, afin de mesurer si l'ampleur du problème à résoudre justifie celle de la solution adoptée.

Le promoteur précisera également ses intentions à l'égard des projets de même type dont il a récemment terminé la construction sans autorisation dans les villages de Kangirsuk et d'Inukjuak.

3. **Description du projet**

Pour chaque village concerné, le promoteur présentera les sites potentiels à l'installation des équipements prévus. Si un seul site est prévu, on justifiera les raisons motivant ce choix unique.

Le même exercice sera présenté en ce qui concerne les variantes possibles de débarcadères pouvant être aménagés.

Les sites potentiels seront indiqués en rapport au plan d'aménagement du village, et en particulier par rapport à la localisation des résidences, des hangars ou autres dessertes utilisés sur place, des zones de rejet d'eaux usées, de l'utilisation des berges comme zone d'accostage ou comme site servant au nettoyage des captures faites par les chasseurs et les pêcheurs.

Le choix du site et du type de débarcadère devra être justifié en fonction des besoins de la communauté et des impacts sur le milieu.

Le promoteur précisera également à qui reviendra la propriété de ces installations et la responsabilité de l'entretien.

Pour le site retenu, on fournira les renseignements suivants:

- les plans et devis du débarcadère et les caractéristiques des autres équipements attenants;
- l'empiètement nécessaire en précisant les limites de la zone d'estran;
- la hauteur de la marée, des vagues, les conditions bathymétriques ou de glace particulières;
- le type d'enrochement utilisé en indiquant si celui-ci se prêtera à l'accostage des embarcations utilisées par les résidents;
- une description de la méthode de construction envisagée et des travaux d'entretien requis;
- la provenance des matériaux utilisés pour la construction;
- les modifications éventuellement requises au réseau routier actuel donnant accès aux débarcadères;
- une description de la main d'oeuvre nécessaire;
- un calendrier de construction en précisant comment ces projets s'inscrivent dans le calendrier des projets d'aéroports;
- un estimé du coût du projet.

4. Description de l'environnement

Biophysique

En rapport aux installations prévues, le promoteur présentera, sur carte à grande échelle, la topographie environnante des zones de marée, de l'orientation des vents dominants et les zones coquillières.

Social

Le promoteur décrira l'utilisation actuelle et prévisible pour le futur par les gens du milieu du secteur côtier concerné par les installations proposées.

5. Répercussions

L'analyse portera sur les impacts à court et à long terme de ces installations.

En phase construction et exploitation

- qualité des eaux (turbidité) dans les zones de travaux;
- déplacement de machinerie dans la zone touchée;
- relocalisation d'infrastructures routières ou d'équipements, rendue nécessaire par ce type de construction;
- modification au régime des terres.

En phase exploitation

- sur la circulation maritime et l'accostage par les résidents;
- pertes de zones coquillières;
- perte d'usage traditionnel de zones riveraines;
- modification des zones de courants et leur impact par rapport, par exemple, à des points de rejet d'eaux usées;
- compatibilité de ces types d'équipement avec le plan d'aménagement du village;
- effet du régime hydrologique et des glaces sur les installations proposées, dans la perspective d'évaluer le type d'entretien périodique requis.

6. **Mesures d'atténuation**

Le promoteur précisera les mesures correctives qu'il compte entreprendre afin de réduire les impacts négatifs de son projet.

7. **Consultations**

Après avoir déterminé si les communautés favorisent le projet du promoteur, celui-ci fournira un rapport de consultation des populations de chacune des municipalités impliquées.

Ce rapport fera également état des besoins, par ordre d'importance, identifiés par la population inuit en relation avec l'aménagement d'infrastructures portuaires ou maritimes en général.

Cette consultation portera entre autres sur la justification du projet, sur le choix de sites de débarcadères et sur les mesures correctives à être appliquées.

Le promoteur fera également état des autres consultations qui ont été faites dans le cadre de ce projet.

KRG TRANSLATION

24 February 1988

Kativik Environmental Quality Commission
P.O. Box 9
Kuujjuaq, Quebec
J0M 1C0

Attention of Mr. Peter Jacobs

SUBJECT : Docking Facilities in the Northern
Villages
O/f: 87.020.6

Dear Sir:

Enclosed are the Kativik Regional Government's comments on the aforementioned project.

We hope this document will enable the Commission to establish specific guidelines for this project. Furthermore, the suggestions and recommendations it contains could help the Commission assess the project once Transports Québec has submitted its impact studies.

Sincerely,

Denis Audette, M. Env.
Biologist

c.c. : Daniel Waltz, Service Director
Northern Airports

**COMMENTS ON THE PROJECT TO BUILD DOCKING FACILITIES
NORTH OF THE 55TH PARALLEL**

This document summarizes the main concerns expressed about the project's environmental and social impacts by specialized employees working for the Kativik Regional Government.

Guidelines must be based on the *Guide de référence pour l'élaboration d'une étude d'impact portant sur un projet de construction ou de modification d'un port de plaisance* (MENVIQ, No. 84, June 1981), which recommends identifying the effects a project will have on the population.

For the northern communities, the proponent must determine to what degree the human activities (fishing, hunting, and trapping) are important to the population in the zones affected. In fact, some sites are currently used for fishing. We believe the docking facilities should be designed not only to receive the sealift a few times a year, but also to accommodate the thirteen-metre fishing boats on a regular basis. Factors affecting the visual aspect of the landscape must also be considered by the proponent.

When the access roads and docking facilities are built, all necessary safety measures must be taken to avoid unfortunate accidents. The trucks used to transport the crushed stone are not designed to travel in villages and over bridges. We therefore recommend that these trucks use less travelled roads on the outskirts of the towns. Moreover, where trucks ford the rivers, ecological repercussions must be minimized.

The study must also predict hydrological and hydrodynamic changes that will occur during the construction and exploitation phases of the project. Included in these categories are the creation of stagnant water or sedimentation zones as well as ice formation and movements.

Areas with archeological potential should receive special attention and the proponent must make sure that any artifact unearthed during construction is not damaged or destroyed. For each village, the proponent should provide a plan illustrating the location of the work sites.

The final version and an English summary of the study should be submitted simultaneously.

On 10 February 1988, the Kativik Environmental Quality Commission, the Ministry of Transport and KRG attended a meeting in Kuujjuaq. The following questions were raised at the meeting:

1. Could the design of the docking facilities be modified so a detachable or permanent structure could be added to facilitate access to the infrastructures?
2. Could this modification be financed by the current project or another program (Fisheries and Oceans, Ports and Small Boats)?

We strongly recommend that the study discuss problems which could occur during the exploitation phase since the maintenance of the facilities will be entrusted to each municipality.

The study must consider variations and alternatives to the project for docking facilities. As stipulated in the **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** (ch. Q-2, r.11), an impact study ensures "[...] the evaluation of alternatives to the project, including variations for certain specific project components, to minimize negative impacts on the aboriginals and wildlife resources and maximize benefits and protect environmental quality [...]"

MEMORANDUM

TO : Denis Audette
FROM : Marc Plamondon
DATE : 25 January 1988
SUBJECT : Docking facilities in the northern villages

Following the reception of the plans and our conversation, I would hereby wish to submit our comments.

General comments

These docking facilities will be useful for putting the boats into the water and for the sealift. Unfortunately, no infrastructure has been included for the docking of fishing boats. This is an important oversight. We believe there should be a wharf where a forty-foot fishing boat could be moored. The village people could then load and unload the boats easily.

We have estimated the amount of materials needed to build these facilities. The existing quarries are too small and are reserved strictly for the construction of roads and houses. The contractor must therefore make all the materials needed for the construction of the docking facilities.

Also note that the municipal equipment cannot suffice the requirements of such a work site. The villages will therefore not be able to help the contractors.

Contractors who build the landing strips use extremely heavy equipment (thirty-five-ton trucks). These vehicles are not designed to circulate in the villages. The construction of docking facilities will consequently force the trucks to travel between the beach and the quarry and through the village increasing the risk of accidents. Vehicles should therefore use a roundabout, less-travelled route. An agreement can always be reached with the villages to choose an adequate course.

These same trucks cannot cross the bridges in the villages; they must ford the rivers. Spawning grounds must therefore be avoided.

Unfortunately, the mechanical equipment used by the contractors are usually in poor condition. Since they must travel through the villages, it is imperative for them to obtain a CSST approval. We do not want the brakes on a thirty-five ton truck to fail in an emergency situation.

Once the work is completed, we must make sure the contractor leaves with his equipment even if it is inoperative. All too often, contractors leave behind unusable equipment which encumbers the villages.

Comments on the plans

We have examined the plans for Quaqtaq, Kangiqsujuaq, and Salluit and can formulate the following comments about them:

- The plans for Salluit are incomplete and slightly different from those for the other villages. These plans, in our opinion, are preliminary.
- Why is a geotextile membrane used in Salluit only?
- In Salluit, the riprap is not sinking into the soil as is the case in the other villages. Why?
- A large-scale map showing the location of the sites should ideally be included for each village. In Kangiqsujuaq, for example, it is difficult to determine exactly where the docking facilities will be located on the beach.

MEMORANDUM

TO : Denis Audette
Environment Section

FROM : Marcelle Chabot
Municipal Technical Assistance Department

DATE : 29 January 1988

SUBJECT : Docking facilities built by virtue of the project for the improvement of airport infrastructures

As requested, enclosed are the Town Planning Section's comments on the project to implement docking facilities in the villages of **Salluit, Kangiqsujuaq, and Quaqtaq.**

Generally, (according to the experience with the docking facilities in Kangirsuk) these infrastructures are quite impressive because they are higher than the surrounding beaches (± 4 m) and of the materials used (big stone blocks). As a result, the facilities are not very accessible to the local communities.

The design of the docking facilities calls for the shores and beaches closest to the villages to be used. The shore space that is already intensely used by the residents for their fishing activities will thus be monopolized by these structures most of the year for a single event, the unloading of the sealift.

When selecting a site for docking facilities, near the villages, the current use of the beach, the community's needs, and the available space must be taken into consideration as should beaches and shore areas identified as archeological sites (historic and prehistoric artifacts).

QUAQTAQ:

The site chosen complies with the 1986 master plan (by-law No. 86-08) even if the zone is located outside the sectors designated warehouse areas where activities are directly related to the docking facilities.

That beach is currently used by the village people for their fishing activities so we must make sure other spaces are available to meet their needs.

We must also make sure that the construction of the docking facilities and activities related to unloading must not damage the cemetery situated less than 20 m from the access road to the facilities.

SALLUIT:

No unloading area had been planned in the 1986 master plan in this area. However, Transports Québec's proposal is interesting since it does not infringe upon the beaches used by the community for fishing activities. This sector is adjacent to the area for warehouses with direct access to the tank farm.

The docking facilities must not prevent the treatment of wastewater (proximity to the rotary biological contractor).

KANGIOSUJUAO:

The sector chosen for the docking facilities had been identified in the 1986 master plan (by-law No. 08-86) as an unloading area and beaching area. Furthermore, in spite of their advantageous location next to or central to the warehouse areas, other appropriate zones satisfying the population's needs must be identified.

The location of the docking facilities must not impede the flow of a small brook that drains the land east of the infrastructures.

Enclosed are copies of the master plan for each community showing the sector affected by the location of the docking areas.

Do not hesitate to contact me if you need additional information.

Commentaires sur le projet de construction de débarcadères maritimes au nord du 55e parallèle

Ce document résume les principales préoccupations des employés spécialisés de l'Administration régionale Kativik (ARK) en ce qui a trait à l'aspect environnemental et social du projet.

Les directives doivent se baser sur le **Guide de référence pour l'élaboration d'une étude d'impact portant sur un projet de construction ou de modification d'un port de plaisance** (MENVIQ, no 84, juin 1981). Ce guide recommande aux lecteurs d'identifier les effets qu'auront leurs projets sur la population.

Dans le cas des communautés nordiques, le promoteur doit déterminer à quel point les activités humaines (pêche, chasse, piégeage) sont importantes pour la population des zones affectées. Certains sites sont d'ailleurs présentement utilisés pour la pêche. Nous estimons que les débarcadères devraient être conçus non seulement pour recevoir occasionnellement la desserte maritime, mais également pour accueillir plus fréquemment les bateaux de pêche d'environ treize (13) mètres. Le promoteur devra également considérer tous les facteurs qui auront une portée sur l'esthétique du paysage.

Au cours de la construction des routes d'accès et des débarcadères, il sera essentiel de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires pour éviter des accidents fâcheux. En effet, les camions utilisés pour le transport du concassé ne sont pas conçus pour circuler dans les villages et sur les ponts. Nous recommandons que ces camions empruntent les routes périphériques peu fréquentées. De plus, il faudra voir à ce que les traversées à gué des rivières aient le moins de conséquences possibles sur l'écologie.

L'étude devra également identifier tous les renversements sur le plan hydrologique et hydrodynamique qui s'effectueront au cours de la phase de construction et d'exploitation du projet. Nous songeons entre autres à la création de zones d'eau stagnante ou de zones de sédimentation, et à la formation et au déplacement des glaces.

Le promoteur devra porter une attention particulière aux zones ayant un potentiel archéologique et veiller à ce que les objets façonnés qui pourraient être découverts pendant les travaux de construction ne soient pas abîmés ou même détruits. Le promoteur devrait fournir un plan d'ensemble pour chaque village et indiquer l'emplacement des travaux.

La version finale de l'étude et un résumé en anglais devraient être présentés simultanément.

Le 10 février 1988, une réunion se tenait à Kuujjuaq; y participaient le Comité consultatif de l'environnement Kativik, le ministère des Transports et l'ARK. A l'issue de cette rencontre ont été soulevées les questions suivantes:

1. Le design des débarcadères pourrait-il être modifié pour permettre l'ajout d'une structure amovible ou fixe et faciliter l'accès des bateaux?
2. Cette modification pourrait-elle être financée à même le projet actuel ou par l'entremise d'un autre programme (Pêches et Océans Canada, Ports et petits bateaux)?

Nous suggérons fortement que l'étude aborde les problèmes qui pourraient survenir pendant la phase d'exploitation, puisque l'entretien des débarcadères sera confiée à chaque municipalité.

Il nous semble primordial que l'étude traite des variantes ou des solutions de rechange au projet de débarcadères. Comme il est stipulé dans le **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)**, une étude d'impact consiste à garantir "*(...)qu'une évaluation des solutions de rechange au projet, y compris les variantes pour certains éléments particuliers du projet, afin de minimiser ses impacts négatifs sur les autochtones et les ressources fauniques et maximiser ses répercussions bénéfiques et afin de protéger la qualité de l'environnement(...)*".

NOTE

A: Denis Audette

DE: Marc Plamondon

DATE: 25 Janvier 1988

Objet: Débarcadères dans les villages nordiques.

À la suite de la réception des plans et de notre conversation, je vous soumetts l'ensemble de nos commentaires.

Commentaires généraux

Ces débarcadères seront utiles pour la mise à l'eau des bateaux et pour la desserte maritime; malheureusement, aucune infrastructure pour l'accostage des bateaux de pêche n'a été prévue. Cela représente une lacune importante. Selon nous, il devrait y avoir un quai capable d'accueillir un bateau de pêche d'environ 40 pieds de long. Les villageois pourraient alors charger et décharger les embarcations avec facilité.

Nous avons estimé le volume de matériau nécessaire pour la construction de ces débarcadères. Soyez informé que les carrières existantes sont de faible capacité et que leur usage est strictement réservé à la construction de routes et de maisons. L'entrepreneur devra donc fabriquer la totalité des matériaux nécessaires pour la construction des débarcadères.

De même, soyez informé que les équipements municipaux n'ont pas la capacité voulue pour les exigences d'un tel chantier. Les villages ne pourront donc pas aider les entrepreneurs.

Les entrepreneurs qui construisent les pistes utilisent de l'équipement extrêmement lourd (camions de 35 tonnes). Ces véhicules ne sont pas conçus pour circuler dans les villages. Or, la construction des débarcadères obligera ces camions à faire la navette entre la plage et la carrière, et à circuler dans les villages. Le risque d'accident est élevé; il serait donc plus sage de choisir une route périphérique peu fréquentée. Il est toujours possible de s'entendre avec les villages pour choisir un parcours adéquat.

Ces mêmes camions ne peuvent emprunter les ponts des villages. Ils devront traverser les rivières à gué. Il faudra alors faire attention aux frayères.

Les équipements mécaniques utilisés par les entrepreneurs ont la détestable habitude d'être en mauvais état. Etant donné que ces véhicules auront à

circuler au milieu des villages, il est obligatoire d'obtenir une approbation de la C.S.S.T. C'est prioritaire pour nous. Nous ne sommes vraiment pas intéressés à ce qu'un camion de 35 tonnes manque de frein en situation d'urgence.

Après les travaux, il faut s'assurer que l'entrepreneur retourne avec ses équipements, même s'ils sont hors d'usage. Trop souvent les entrepreneurs laissent leur équipement inutilisable, et il est vraiment impossible de s'en débarrasser.

Commentaires sur les plans

Nous avons examiné les plans de Quaqtqaq, de Kangiqsujuaq et de Salluit. Nous sommes en mesure d'exprimer les commentaires suivants:

- Les plans de Salluit ne sont pas complets et sont sensiblement différents des plans conçus pour les autres villages. D'après nous, les plans que nous avons reçus sont préliminaires.

- Pourquoi prévoir une membrane géotextile pour Salluit seulement?

- A Salluit, l'enrochement de protection ne s'enfonce pas dans le sol comme c'est le cas pour les autres villages. Pourquoi?

- Il serait souhaitable d'ajouter un plan de localisation à grande échelle pour chaque village. A Kangiqsujuaq, par exemple, il est difficile de voir où exactement sur la plage sera situé le débarcadère.





ᑕᑎᑎᑦᑕᑦ ᓄᑎᑕᑕᑦ ᑕᑎᑎᑦᑕᑦ

Administration Régionale KATIVIK Regional Government
P.O. Box 9, KUUJJUAQ (Fort Chimo), Quebec J0M 1C0

MEMORANDUM

A: Denis Audette, département de l'Environnement
DE: Marcelle Chabot, dépt. de l'Aide technique aux municipalités
DATE: 29 janvier 1988
OBJET: Débarcadères dans le cadre du projet d'amélioration des infrastructures aéroporutaires

Tel que demandé, voici les commentaires de la Section urbanisme concernant l'implantation des débarcadères prévues pour les villages de **Salluit, Kangiqsujuaq et Quaqtaq**.

De façon générale (d'après l'expérience de la débarcadère de Kangirsuk), cet équipement est assez imposant considérant leur élévation par rapport à celle des plages existantes (± 4 m) et les matériaux utilisés (gros blocs de pierre). Ceci a pour effet de les rendre peu accessible aux usagers locaux.

De plus, à cause de leur conception qui nécessite l'utilisation des berges et plages existantes situées le plus près possible du village, ces débarcadères vont accaparer, pour la majeure partie de l'année et pour un usage très limité soit, le déchargement du "sealift", des espaces riverains déjà plus ou moins intensément utilisés par les usagers locaux pour leurs activités de pêche.

Conséquemment, l'emplacement choisi pour les débarcadères, tout en étant à proximité des villages, devrait tenir compte de l'utilisation actuelle des plages en rapport avec les besoins communautaires et la disponibilité de l'espace.

Egalement, la localisation des débarcadères devra considérer le fait que plusieurs plages et autres espaces riverains sont des lieux identifiés pour leur concentration de vestiges historiques et préhistoriques.

Voici de façon plus détaillée, nos commentaires pour chacun des trois villages.

QUAQTAQ:

La localisation respecte le plan directeur de 1986 (règlement #86-08) même si cette zone demeure à l'écart des secteurs affectés à l'entreposage dont les activités sont directement reliées à la débarcadère.

Cette plage est actuellement utilisée par les villageois pour leurs activités de pêche, il faudrait s'assurer qu'il y ait d'autres espaces disponibles qui répondent aux besoins de ces derniers.

S'assurer également que la construction de la débarcadère de-même que les activités reliées au déchargement, n'endommageront pas le cimetière situé à moins de 20m du chemin d'accès à la débarcadère.

SALLUIT:

Le plan directeur de 1986 n'avait pas prévue de zone de déchargement dans ce secteur. Cependant la proposition de Transport Québec est intéressante puisqu'elle n'empiète pas sur les plages utilisées par les villageois pour leurs activités de pêche. Ce secteur est adjacent à la zone prévue au plan directeur pour l'entreposage et donne directement accès au dépôt de produits pétroliers.

Il faudrait s'assurer que la débarcadère ne nuira pas au traitement des eaux usées (proximité de l'usine à disque biologique).

KANGIQSUJUAQ:

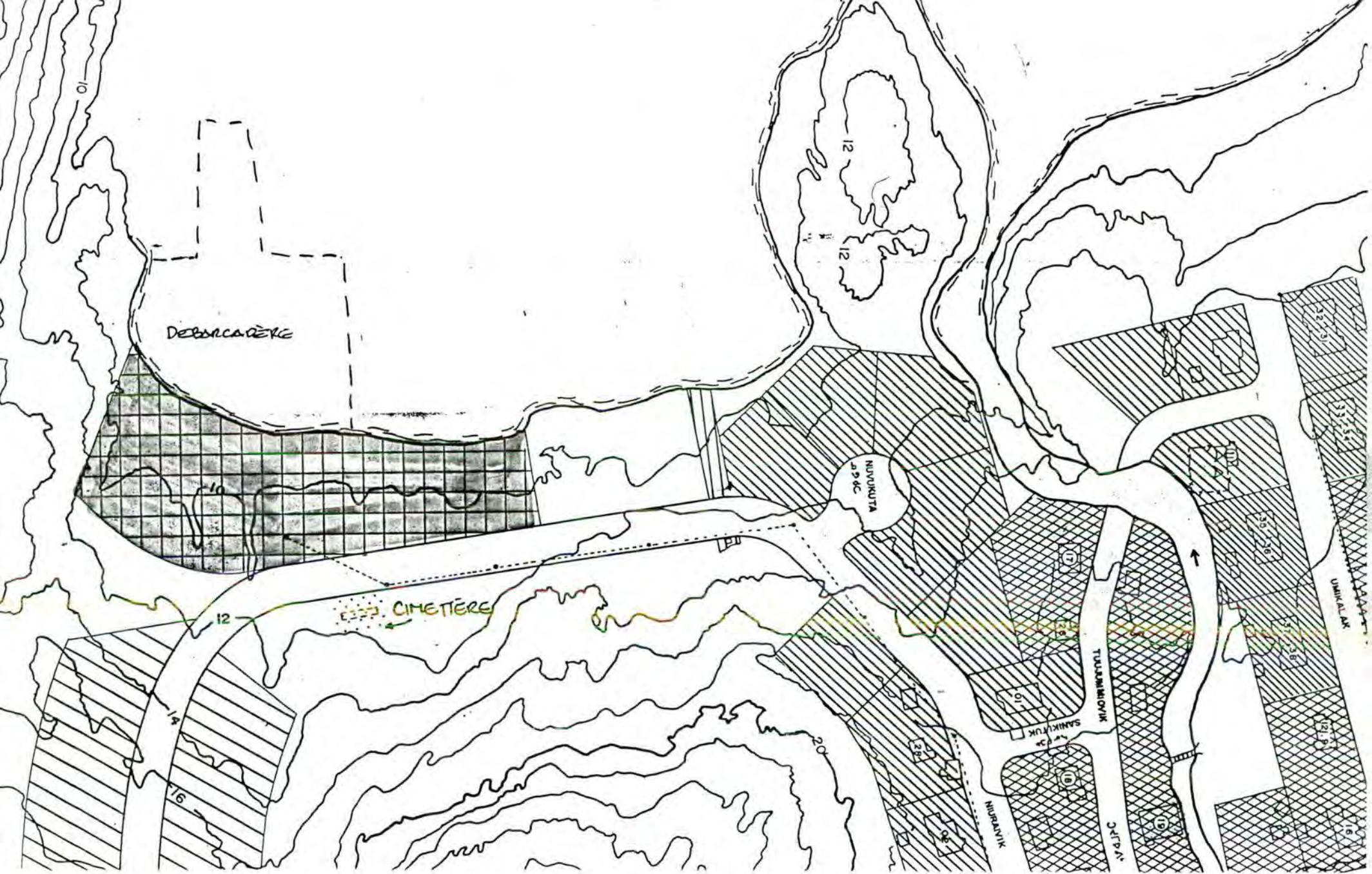
Le secteur concerné par l'emplacement de la débarcadère avait été identifié au plan directeur de 1986 (règlement # 08-86) comme "unloading area" et "beaching area". Aussi, malgré son avantageuse situation voisine et/ou centrale par rapport aux secteurs d'entreposage, il faudra identifier d'autres zones propices, répondant aux besoins des usagers locaux.

De plus, l'emplacement ne devra pas empêcher ou nuire à l'écoulement d'un petit ruisseau qui draine le terrain à l'est de la débarcadère.

Vous trouverez ci-joint une copie du plan directeur de chacun des villages montrant le secteur touché par l'emplacement des débarcadères.

N'hésitez pas à me contacter pour de plus amples informations.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'R' followed by a horizontal line and a small loop at the end.



DEBARCADERE

CIMENTIERE

NUNAVUTA
APAC

TUUKKINORUK

SANKIKTUK

MURAVIK

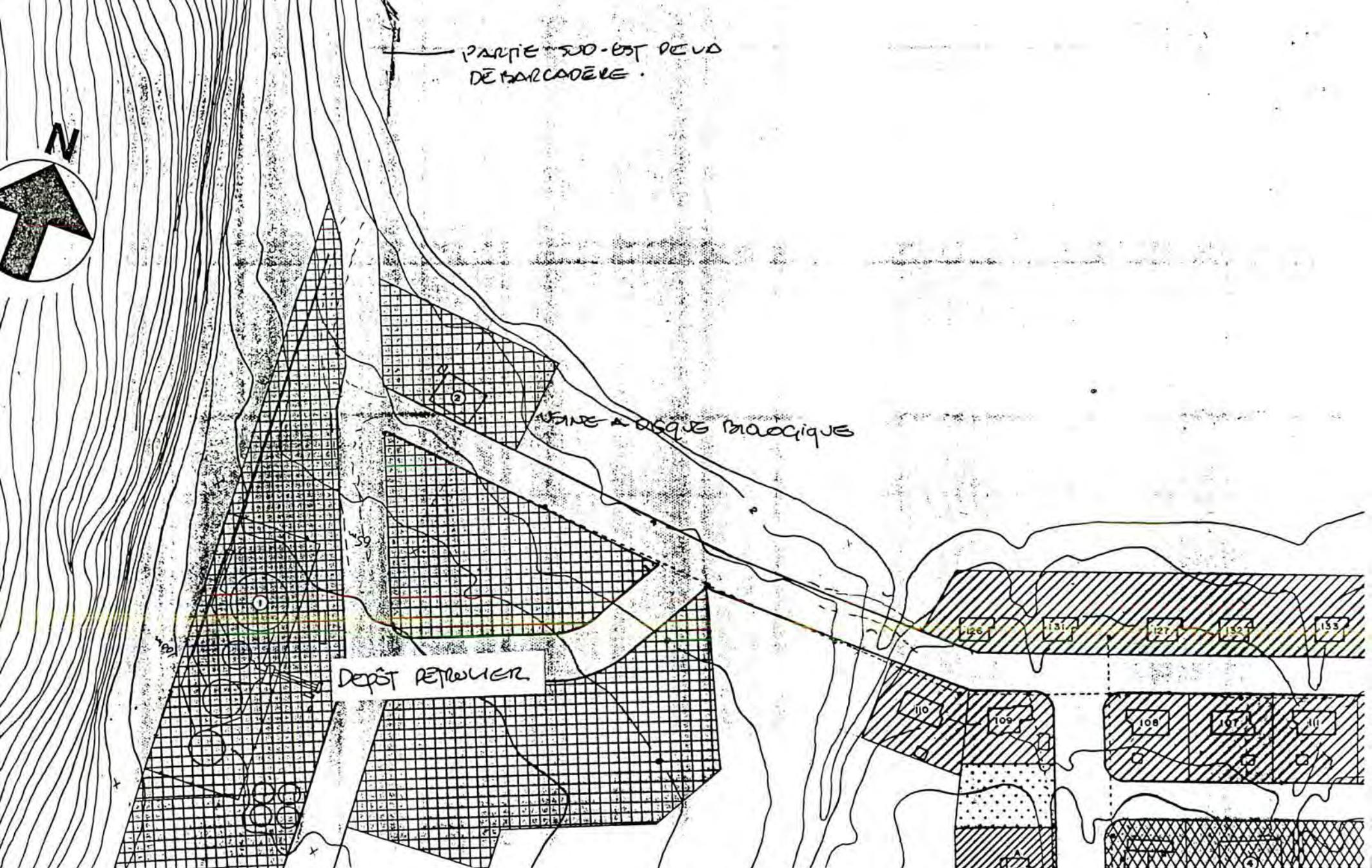
UUNAKTAK



SECTEUR RÉSERVÉ AU DECHARGEMENT



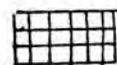
QUAQ TAG
PLAN DIRECTEUR
JUN 1986



PARTIE SUD-EST DE VO DE MARCADEÈRE.

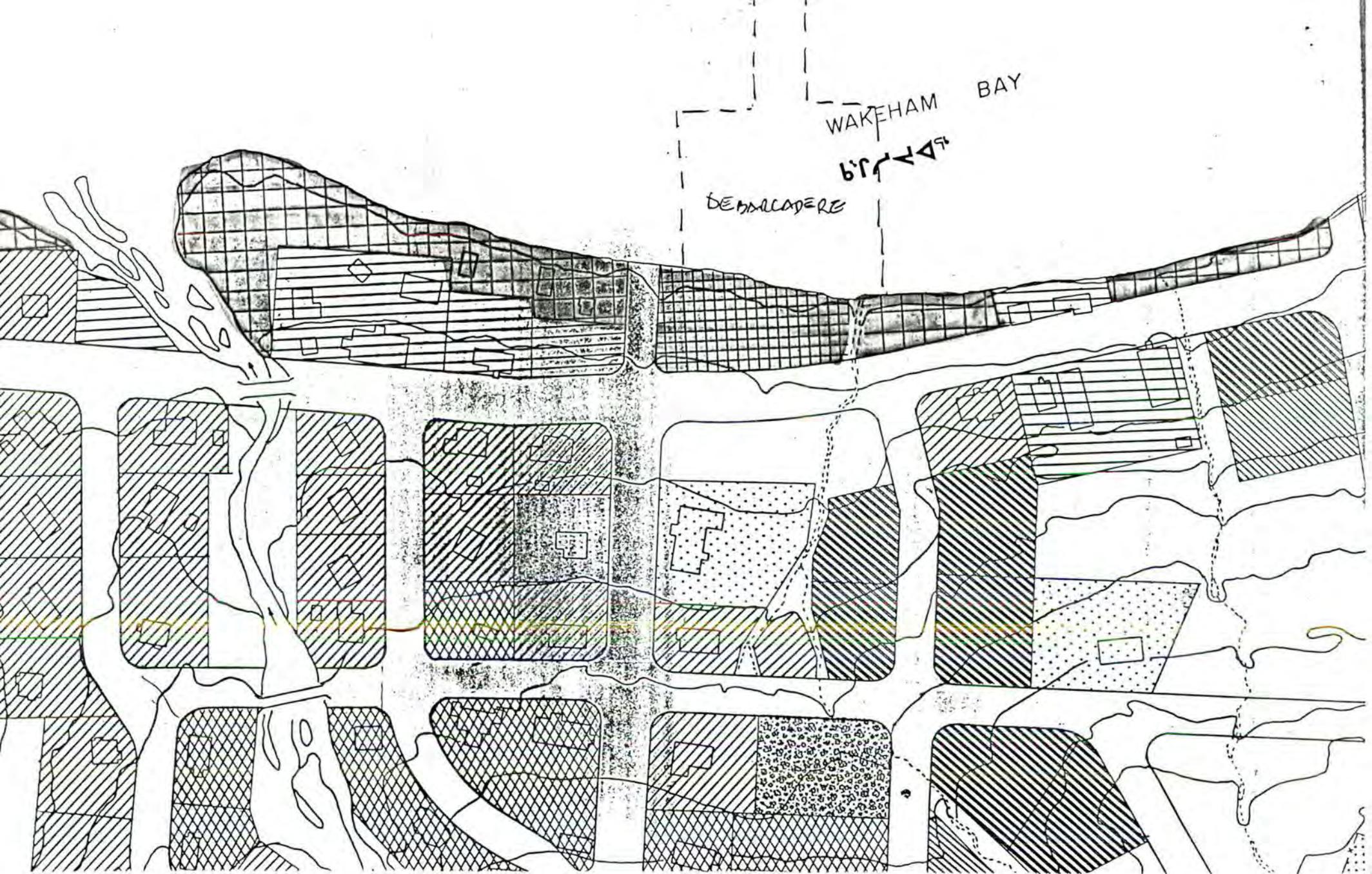
RUE A RISQUE BIOLOGIQUE

Dépôt RETRAIÉ


 SECTEUR RESERVE AUX ENTREPÔTS ET GARAGES

5 10 20 30 75 100 m

SALLUIT
 PLAN DIRECTEUR
 1986.



SECTEUR RÉSERVÉ AU DECHARGEMENT



SECTEUR RÉSERVÉ AUX ACTIVITÉS DE PLAGE

KANGIQSUJUAQ
PUSAN DIRECTEUR
4 SEPTEMBRE 1986





COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date Le 17 février 1988

Endroit Kangirsuk

Rédigé par Noëlle Lemos

~~CONFIDENTIEL~~

Noëlle Lemos
Signature

Objet Desserte maritime - rampe de service

But

Etaient
présents

Côté village : cinq membres du conseil municipal, quatre membres du programme d'aide aux chasseurs.

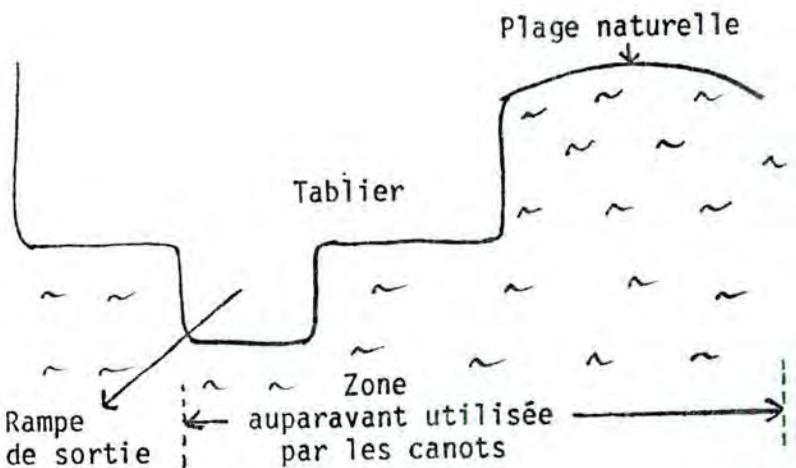
Côté M.T.Q. : Clément Tremblay
Michel Boivin
Noëlle Lemos

Copie à

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 1988-02-17

Objet Desserte maritime - rampe de service

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>RÉSUMÉ :</p> <p>La rampe s'érode tranquillement depuis la construction du projet en 1986 obligeant les canots à se rabattre de plus en plus sur la plage. Le tablier est trop bas et les marchandises sont inondées à marée haute. On devrait de plus prévoir des possibilités d'accostage à ce niveau. Les avantages du projet demeurent cependant plus importants que les désavantages à condition que des mesures soient prises pour pallier à ces derniers.</p> <p>Kangirsuk compte entre 40 ou 50 canots et un Peter Head. Deux plages sont utilisées par les chasseurs. C'est dans l'une d'elles qu'a été construite la rampe de service en 1986. Une partie de la structure empiète sur la zone auparavant utilisée par les canots, l'emplacement ayant fait l'objet de négociations avec les autorités locales qui auraient demandé que le site naturel de la plage à côté soit préservé, ce qui a été fait.</p> <p style="text-align: center;">Village</p> 		

Date 1988-02-17

Objet Desserte maritime - rampe de service

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>Avant la construction de la rampe, il était particulièrement difficile de sortir en canot à cause des blocs erratiques. Il fallait attendre la marée haute. La rampe de service a donc beaucoup facilité la vie aux chasseurs aussitôt qu'elle a été construite. Sous l'effet des vagues et des vents cependant, la rampe de sortie a commencé à s'affaisser et est devenue irrégulière ce qui entraîne, à la longue, une concentration de plus en plus importante de canots sur ce qui reste de la plage. De plus, selon eux, la pression des glaces sous l'effet des marées menace cette partie de la structure.</p> <p>La plateforme est solide mais trop basse et les marchandises sont inondées à marée haute. De plus les gros blocs de pierre, sur le côté du tablier, peuvent être dangereux pour les canots.</p> <p>Un gros bloc erratique a été dynamité lors de la construction (semble-t-il à la demande des autorités). Il s'agissait d'un important point de repère qui permettait aux chasseurs de déterminer la hauteur des marées.</p> <p>Le projet fait gagner beaucoup de temps à la barge, quoique lorsque deux barges sont en manoeuvre en même temps, la rampe soit trop étroite.</p> <p>Tel quel, le projet n'est d'aucune utilité pour le Peter Head.</p> <p>Malgré le fait qu'il n'ait pas été complété, le projet est considéré comme excellent. Le site est propice et les avantages dépassent de loin les désavantages. Cependant, dans la perspective d'une amélioration du projet et de la construction de projets similaires dans d'autres villages, les recommandations du groupe présent sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la rampe de sortie devrait être permanente, c'est-à-dire conçue en fonction des vents et des marées (éviter le matériel granulaire) et des glaces. 		

Date 1988-02-17

Objet Desserte maritime - rampe de service

Détails	Action à prendre par	Délai
<ul style="list-style-type: none">- le matériel granulaire de recouvrement du tablier est adéquat. La structure devrait cependant être rehaussée. De plus, elle devrait être élargie du côté opposé à la plage;- des aménagements spécifiques devraient être prévus au niveau du tablier côté plage pour permettre aux canots d'accoster sans risquer de se briser;- Le Peter Head devrait pouvoir rester là à marée basse;- les blocs erratiques devraient être nettoyés sur une largeur de 100 pieds face à la rampe et ce jusqu'à la ligne des basses eaux, ceci dans le but de faciliter le passage des canots. Il n'est pas nécessaire de faire un plus gros nettoyage car cela peut comporter des risques pour les moules que l'on récolte non loin de là.- les autres communautés devraient être informées de l'importance de garder leurs points de repère traditionnels dans l'eau (observation des marées ou autre usage).		

KRG TRANSLATION

Government of Quebec
Ministry of the Environment
Office of the Deputy Minister

Sainte-Foy, 12 January 1988

Mr. Peter Jacobs
Chairman
Kativik Environmental Quality Commission
University of Montreal
Faculty of Planning
5829 Darlington Street
Montreal, Quebec
H3T 1T2

SUBJECT: DOCKING FACILITIES IN THE NORTHERN
VILLAGES
OUR FILE: 028-BJ410-10

Dear Sir:

On behalf of the Deputy Minister of the Environment, Mr. Jean-Claude Deschênes, I have enclosed a copy of preliminary information about the aforementioned project. Copies will also be sent to the Commission Secretary and other Commission members.

The documentation was submitted to the Deputy Minister on 21 December 1987 by Mr. Pierre Michaud, the provincial Deputy Minister of Transport.

According to section 195 of the *Environment Quality Act*, could you promptly inform the Deputy Minister of the Commission's recommendations on the scope and contents of the impact study to prepare.

Sincerely,

Gérard Divay
Assistant Deputy Minister
Planning and Evaluation

Enclosure

c.c. Mr. Jean-Claude Deschênes, Deputy Minister
Kativik Regional Government. c/o KEQC Secretary
Mr. Noël Savard, Regional Director (08)

KRG (TRANSLATION)

Quebec, 21 December 1987

Mr. Jean-Claude Deschênes
Deputy Minister
Ministry of the Environment
3900 Marly St.
Sainte-Foy, Quebec
G1E 4E4

Subject: Construction of Docking Facilities in
the Northern Villages

Dear Colleague:

Enclosed is an "Avis de projet" (Project Notice) form with respect to the construction of docking facilities in nine villages north of the 55th parallel. Please send us the guideline which determines the nature, significance and scope of the related forthcoming impact study.

Thank you for your collaboration.

Pierre Michaud, P.Eng.

Environmental Assessments

Project Notice Title of the Project

Docking Facilities North of the 55th Parallel

1. **Proponent:** Ministry of Transport, Government of Quebec

3. **Title of Project:**

Docking facilities in the Northern Villages of Salluit, Akulivik, Povungnituk, Kangiqsualujjuaq, Tasiujaq, Aupaluk, Kangiqsujuaq, Ivujivik, Quaqaq.

4. **Objectives and Project Rationale**

Name the project main objectives and stimulating elements.

Northern Quebec had no infrastructure to accommodate the annual sealift.

Access ramps were built. They are designed with platforms where merchandises are stored, and with inclined plans to facilitate access of the unloading equipment to platforms and banks. It is now easier for the villages of Northern Quebec to unload the ships.

5. **Project Location**

Name the sites where the project is likely to be realized. Indicate cadastral numbers (plots, concessions and municipalities). Include in appendix a topographical or cadastral map of the potential sites.

The sites are selected by the municipalities with the approval of all immediate participants. Cadastral divisions are inexistent in northern villages. Survey maps are used for this purpose.

6. Land Ownership

Determine the ownership status of the construction fields. When and in which proportion were the lands acquired (10% private property, 75% expropriated lands, etc.) The information may be shown on a map.

By virtue of the James Bay and Northern Quebec Agreement, lands may be expropriated or rented to build docking facilities. However, Transport Quebec has not yet ruled on land settlement for their construction in Northern Quebec. The docking facilities are presently located on Category 1 lands.

7. Project Description (preparation, construction and development phases).

Identify the type of construction or infrastructure (plant, road, dock, etc.) and describe the project phases. Name the main characteristics of the project in terms of surface, dimension, capacity, volume, etc. Indicate the work to be performed (clearing, expropriation, dynamiting, backfilling, etc.). Briefly describe the project terms and conditions, applied technologies, required equipment, etc. Enclose any document that may be used to better assess the project characteristics (plans, designs, cross sections, etc.).

An access ramp consists of a platform of approximately 4000m² in surface set above medium high water level. The ramp gives access to the sea with an average inclination of 12%. A ramp is the result of heavy backfilling job and little clearing up. Expropriation is unnecessary. Local material are used: gravel or rock, raw coal for backfilling, riprap for coating and aggregate for traffic areas.

8. Description of area and main constraints.

Describe the natural and human area before construction (various components of the territory and main human activities). Describe the main foreseeable constraints (Is the territory fit for such a project? is it located in a flooding area? any exceptional sites? what are the characteristics of the topography? etc.).

1) Selection of Site: Potential sites are localized through an ecological and technical centring. The population is then consulted.

2) Backfilling material: the material originates from quarries which were developed for the airport construction.

3) Archaeological zones: Archaeological surveys are performed with the collaboration of the Avataq Cultural

Institute. Sites are already identified and measures will be taken.

9. Main Negative Impacts

Briefly describe the main negative impacts that each project phase may have on the natural and human milieu.

The project is located in a humid zone. According to the information we were provided, no major constraints have yet been identified.

10. Project Schedule

(for all project phases)

For Salluit, Quaqtaq and Kangirsujjuaq: the construction is expected to start in the summer of 1988.

The construction of docking facilities in the other villages will coincide with that of their respective airports.

11. N/A

12. Comments

Enclose any additional information you may judge necessary to better comprehend the project.

Preliminary plans for Quaqtaq and Salluit are attached.

Signed in Montreal, on the 9th of December 1987 by Claude Girard for Daniel Waltz, Ecologist, Head of the Environment Service.



Bureau du sous-ministre

Sainte-Foy, le 12 janvier 1988

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

OBJET: Débarcadères dans les villages nordiques
Notre dossier: 028-BJ410-10

Monsieur le Président,

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

Ces renseignements ont été adressés au sous-ministre de l'Environnement le 21 décembre dernier par Monsieur Pierre Michaud, sous-ministre au ministère des Transports du Québec.

Conformément à l'article 195 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je vous demande de faire parvenir au Sous-ministre, dans les meilleurs délais, la recommandation de la Commission sur la portée et le contenu de l'étude d'impact à préparer.

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

GÉRARD DIVAY, sous-ministre adjoint
Planification et évaluation

P.J.

c.c. Monsieur Jean-Claude Deschênes, sous-ministre
Administration régionale Kativivik, a/s du Secrétaire
Monsieur Noël Savard, directeur régional (08)



Bureau du sous-ministre



Québec, le 21 décembre 1987

Monsieur Jean-Claude Deschênes
Sous-ministre de l'Environnement
3900, rue Marly
Sainte-Foy (QC)
G1E 4E4

OBJET: Construction de débarcadères dans
les villages nordiques



Cher collègue,

Vous trouverez, ci-joint, l'avis de projet concernant la construction de débarcadères maritimes dans neuf villages nordiques situés au nord du 55ième parallèle. Auriez-vous l'obligeance de nous faire parvenir la 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

AVIS DE PROJET

TITRE DU PROJET

Projets de débarcadères maritimes

au nord du 55ième parallèle

À l'usage du ministère de
l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

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

Adresse _____ 255, Crémazie est, 8e étage

_____ Montréal, (Québec)

_____ H2M 1L5

Téléphone _____ (514) 873-5667

Responsable du projet _____ Jean-Pierre Panet

2. **Consultant mandaté par le promoteur** (s'il y a lieu) _____

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable du projet _____

3. **Titre du projet**

Projets de débarcadères maritimes dans les villages nordiques de:

Salluit, Akulivik, Povungnituk, Kangiqsualujjuaq, Tasiujaq, Aupaluk,

Kangiqsujuaq, Ivujivik, Quaqtac.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

Il n'existait pas d'infrastructure pour la desserte maritime du
Nouveau-Québec.

Il a donc été décidé de construire des rampes de services. Elles
comprennent un terre-plein pour remiser les marchandises lors du
déchargement et d'un plan incliné qui facilite l'accès des équipements
de déchargement qui ont à faire la navette d'une berge au terre-plein.
Ces infrastructures permettent d'améliorer les conditions de déchargement
des navires qui ont à ravitailler les villages du Nouveau-Québec.

5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (lot, rang et municipalité). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le site est celui proposé par la municipalité en accord avec les intervenants du milieu.

Dans les villages il n'y a pas de division cadastrale, mais plutôt une compilation.

6. Propriétés de terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est potentielle 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.

Tel que prévu par la Convention de la Baie James et du Nord Québécois, il pourrait y avoir expropriation ou location des terres nécessaires à la construction, mais le ministère des Transports du Québec n'as pas encore statué sur le régime des terres où sont construits les débarcadères. Donc pour le moment, les débarcadères sont sur les terres I de la corporation foncière du village concerné.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

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

Une rampe de service est constituée d'un terre-plein d'environ 4000 m²

dont le niveau est supérieur à l'élévation des eaux hautes moyennes.

Une rampe donne accès à la mer. L'inclinaison de cette rampe est

d'environ 12%. Pour réaliser une rampe, il faut remblayer en grande

partie et faire peu ou pas de déblayage. Il n'y a pas d'expropriation

à faire. Pour réaliser l'on utilise des matériaux locaux, gravier

s'il y en a ou des matériaux de carrière, tout-venant pour le remblayage,

Pierre de protection pour la carapace s'il y a lieu et du granulat

pour les aires de circulation.

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tel qu'ils se présentent avant la réalisation du projet (différentes composantes du territoire et principales activités humaines) ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité de la vocation du territoire, zone inondable, sites exceptionnels, topographie, etc.).

1) Choix du site: nous effectuons un cadrage écologique et technique pour déterminer les sites potentiels. Ces sites sont soumis en consultation à la population.

2) Matériaux de remblais utilisés: ils proviennent des carrières déjà exploités dans le cadre des projets d'aéroports.

3) Zones archéologiques: en collaboration avec l'Institut Culturel Avataq, une reconnaissance archéologique a été effectuée. Des sites ont déjà été identifiés et des mesures seront prises.

10. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Les projets de Salluit, Quaqaq et Kangirsujuaq sont prévus pour
construction à l'été 1988. Les autres projets sont prévus selon
l'échéancier de construction des aéroports nordiques.

11. Phases ultérieures et projets connexes

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

12. Remarques

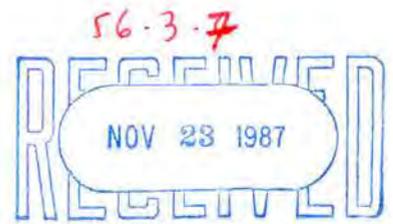
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Les plans préliminaires des villages de Quaqlaq et Salluit sont
annexés à titre d'information.

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

Signé le Montréal, le 9 décembre 1987

par *Claude Guard*
pour: Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement



Rouyn-Noranda, le 10 novembre 1987

Ministère des Transports du Québec
Programme de construction d'infrastructures
aéroportuaires nordiques
a/s M. Clément Tremblay, coordonnateur
Bureau du sous-ministre
700, boul. St-Cyrille Est
29e étage
QUÉBEC (Québec)
G1R 5H1

OBJET: Installations portuaires dans les villages
du territoire Kativik

Monsieur,

Lors d'une tournée d'inspection des infrastructures municipales des villages Inuit et de la côte d'Ungava à la fin d'octobre, nous avons constaté que le ministère des Transports avait construit des installations portuaires à Kangirsuk et Inukjuak, et ce, sans autorisation environnementale.

Or, le chapitre 2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (annexe A), stipule que "toute installation portuaire, chemin de fer, aéroport, gazoduc, aléoduc ou tous travaux de dragage destinés à l'amélioration de la navigation" sont des projets obligatoirement assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social. Les ministères et autres organismes publics sont soumis à cette procédure et d'ailleurs, elle est suivie par votre ministère dans le cadre du programme de construction des aéroports nordiques.

Nous déplorons le fait que le ministère des Transports n'ait pas suivi le processus de demande d'autorisation environnementale lors de la construction des installations portuaires à Kangirsuk et Inukjuak et nous vous demandons de transmettre les renseignements concernant ces projets au sous-ministre de l'Environnement, monsieur Jean-Claude Deschênes, afin qu'il y en donne suite.

De plus, en ce qui concerne les projets d'installations portuaires futures nous vous rappelons que les renseignements préliminaires doivent aussi être acheminés au sous-ministre afin qu'il puisse établir, après consultation de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik, les lignes directrices qui détermineront le contenu de l'étude d'impacts.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Tremblay, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



ALAIN PÉPIN
Directeur régional intérimaire
de l'Abitibi-Témiscamigue et
du Nord québécois

AP/ddr

c.c.: M. Jean-Claude Deschênes, sous-ministre

Mme Josée Villandré, Makivik

M. Philippe Di Pizzo, secrétaire CQEK ✓

p.j.

KRG TRANSLATION

November 10th, 1987

Department of Transports
Infrastructure Construction Programme
c/o Clement Tremblay, coordinator
Deputy Minister Office
700 St Cyrille Blvd.
29th floor
Quebec
G1R 5H1

Subject: Harbour facilities in communities of the Kativik territory

Sir,

During an inspection of municipal installations in inuit communities on the Ungava coast at the end of October last, we noticed that the Department of Transports built harbour facilities in Kangirsuk and Inukjuak, this without any environmental authorization.

Now, Chapter II of the Environment Quality Act (Schedule A), specifies that "all port and harbour facilities, railroads, airports, pipelines or dredging operations for the improvement of navigation", are projects automatically subject to the assessment and review procedure. Departments and other public agencies are subject to this procedure, and besides, your department already applies it for its Northern Airport Construction Programme.

We deplore the fact that the Department of Transports has not followed the procedure set for environmental authorization in the construction of harbour facilities in Kangirsuk and Inukjuak, and therefore, we ask you to provide the Deputy Minister of the Environment, Mr. Jean-Claude Deschenes, with appropriate information in order to allow him to follow up the projects.

Moreover, concerning future harbour facilities, we remind you that preliminary information must also be provided to the Deputy Minister so that he can draft, after consultation with the Kativik Environment Quality Commission, guidelines for the preparation of the impact statement.

Sincerely yours,

Alain Pepin

Regional Director (interim)

c.c. Jean-Claude Deschenes, Deputy Minister
Josee Villandre, Makivik
Philippe Di Pizzo, KEQC Secretary

encl.



56.3.6
ᑲᑎᑲᑲᑲ ᓄᓄ ᓕᓕᓕᓕ ᑲᑲᑲᑲᑲᑲ

Administration Régionale KATIVIK Regional Government
P.O. Box 9, KUUIJUAQ (Fort Chimo), Quebec J0M 1C0

Le 2 novembre 1987

Bureau du Sous-ministre
Ministère des Transports
700, boul. St-Cyrille est
29e étage
QUEBEC (Québec)
G1R 509

A l'attention de M. Daniel Waltz, chef de service des
aéroports nordiques

Objet: Construction de quai à Salluit, Quaqtac et
Kangiqtujuag
N/D.: 87.020.1

Monsieur,

Durant la semaine du 19 octobre dernier, la section
environnement de l'ARK a visité deux des trois villages
nordiques cités en rubrique. Des représentants municipaux
nous ont fait part de l'intention de votre ministère de
construire des quais en plus des travaux aéroportuaires.

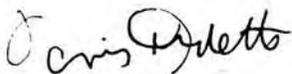
Cependant, selon les informations disponibles, votre
ministère n'a reçu aucune autorisation du ministère de
l'Environnement (MENVIQ) pour exécuter ce projet. En
conséquence, avant de débiter les travaux, vous devez
présenter au MENVIQ une étude d'impact pour ce projet car,
selon l'article 188 de la Loi sur la qualité de
l'environnement, les installations portuaires sont
assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des
impacts sur l'environnement et le milieu social au nord du
55e parallèle.

Pour faciliter votre démarche, vous trouverez ci-joint les
renseignements pertinents concernant le régime de protection
de l'environnement et du milieu social sur le territoire
Kativik.

Finalement, j'aimerais souligner que la section
environnement de l'ARK, ainsi que les municipalités
concernées, devraient être consultées lors de l'élaboration
de l'étude impact afin de pouvoir intégrer les besoins et
les préoccupations de la population dans les alternatives
proposées.

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

Le Biologiste en environnement,



Denis Audette

c.c. Jean-Pierre Panet, études environnementales,
 Transports Canada
 Hervé Chatagnier, MENVIQ, Rouyn-Noranda

KRG TRANSLATION

November 2d, 1987

Deputy Minister's Office
Department of Transports
700 St Cyrille Blvd.
29th floor,
Quebec
G1R 509

C/O Daniel Waltz, Section Head for the Northern Airports

Subject: Construction of wharf in Salluit, Quaqtaq and
Kangijsujuaq Our file: 87.020.1

Sir,

During the week of October 19th last, the Environment Section of KRG visited two of the three communities mentioned above. Municipal representatives told us of your department's intention to build wharfs, in addition to airport facilities.

However, according to the available information, your department has not received any authorization from the Department of the Environment (MENVIQ) for the construction of these project. Consequently, you must provide MENVIQ with an environmental impact statement before proceeding with the construction, since in accordance with Section 188 of the Environment Quality Act, harbour facilities are subject to the environment assessment and review procedure north of the 55th parallel.

To facilitate your request, you will find enclosed some appropriate information on the environment protection regime in the Kativik Territory.

Finally, I would like to stress that the Environment Section of KRG, as well as the municipalities directly concerned by the projects, should be consulted during the preparation of the impact statement so as to integrate the needs and concerns of the population, as well as the proposed alternatives.

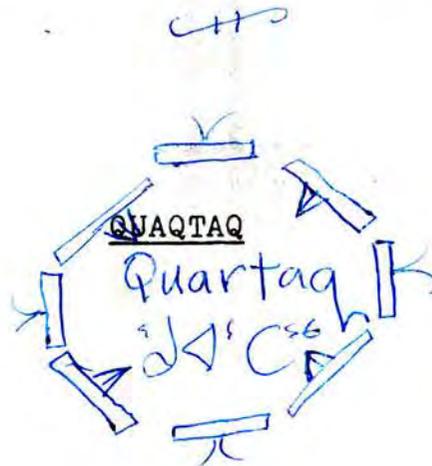
Yours truly,

Denis Audette

c.c. Jean-Pierre Panet, environmental studies, Transports Canada
Herve Chatagnier, MENVIQ, Rouyn-Noranda

PRELIMINARY REPORT

CONSULTATION REPORT CONCERNING THE CONSTRUCTION
OF A "RAMP" FOR THE SEALIFT



Noëlle Lemos
Social Impact Studies

Service de l'Environnement

Ministère des Transports
du Québec

November 1987

INTRODUCTION

The consultation held to establish this preliminary report on the future construction of a "ramp" for the sealift has been carried out between November 3 and November 8. As agreed with local authorities and in the absence of a meeting with the just elected new Municipal Council, the results of the interviews made were to serve as a basis during a second visit to the village of Quaqtaq, for presentation to the population, discussion amongst hunters and formal meeting with the Municipal Council, Landholding and concerned Committees (Wildlife...).

The present report is made on the basis only of the interviews made in the village. It does not take into account comments made by other people interviewed on the subject, or on published information. This is a preliminary report whose conclusions may be modified depending on the results of the second visit and further information.

METHODOLOGY

This consultation has been carried out by means of interviews with fourteen residents, heads of a family. These were mostly chosen, as agreed with local authorities, amongst the most representative, most knowledgeable and most concerned by such a project, that is older hunters. Fifteen people altogether were to be interviewed, two declined the interview, two other were out hunting at the time of our visit, one wasn't reached during our stay. To the ten that could be reached we added three occasional hunters and the mayor. The results can be considered as quite representative of the opinion of the community on the matter.

The interviews were preceded by a detailed verbal description of the project, supplemented by maps and aerial photos as well as pictures of a similar project already built in Inukjuak for better comprehension of what it will, more or less, look like.

The interviews, carried out for the majority in the company of a translator, Mr. Sammy Putulik, were relatively unstructured, although every important question was submitted to all interviewees.

RESULTS AND CONCLUSIONS

The following lines summarize the relevant results of the study. Those results support the following, preliminary conclusions :

- (1) The community strongly feels the project could be good but doesn't think that, as it is, it will be useful for them. Half of them say it right from the beginning (Group 1), others make serious comments about the design of the project later on during the interview (Group 3). and solidity
- (2) As for the choice of the site, the community thinks it is good, but here again a majority wonders about the possible benefit that hunters may get from the project if the design stays the same or if they are not reassured about its solidity (Group 2).
- (3) The community has a realistic view of the probable beneficial and adverse conditions surrounding the construction of such a project in this specific area. Ice seems a major factor that threatens its solidity, not forgetting tides waves and winds; big rocks and gravel may not stand their strength or their importance (Group 3). The usefulness of the project especially at low tide makes it however quite appealing for harvesting purposes (Group 5).
- (4) Interviewees don't think the project will have any impact on wildlife worth mentioning (Group 4). They don't think either that transportation of rocks through town is an important matter (Group 6).

RECOMMENDATION : Future needs of the community concerning harvesting should be emphasized during this second visit. The final comments and suggestions could serve as a basis for further discussion.

GROUP 1

QUESTIONS DESIGNED TO DETERMINE WHETHER THE COMMUNITY ACTUALLY WANTS THE PROJECT

"Is it a good or a bad idea to have such a project ? In what way can it be considered good or bad for the community?"

Answers :

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Probably good	1	7.1
Good	2	14.3
Good (but later asked for important changes)	4	28.5
Good, but if built as planned won't be good for the community	6	42.8
Bad	1	7.1
	<hr/>	<hr/>
	14	99.9

Comments :

Probably good : good for the community and the outsiders, but doesn't know if it will be strong enough (1 reply).

Good : Good for sealift because the sand is soft, good for the canoes when the barge is away (1reply); people have asked for it (1 reply).

Good with later comments : If slope hardened perfect (2 replies); good if slope hardened and sand excavated before putting on the rocks (1 reply); good for loading and unloading canoes at low tide, if slope hardened and if bottom hardened to prevent it from sinking. Plan it right so that it lasts, otherwise not worthwhile. If well planned, future generations will have something that was not there at his time (1 reply).

Good but if built as planned won't be usefull for the community:
As it is the community won't be able to do anything with it, design and material should be changed (1 r ply), beach will get smaller and Tuvaaluk won't benefit from it (2 replies); wants concrete and no rocks showing (1 reply).

Good for the barge because the sand is soft, usefull for the community, but alterations should be made for the protection of canoes in case of bad weather. Wants a project for the future (1 reply).

Good but will have to be made for our beach because of sea and weather conditions. Big rocks are dangerous for the canoes (1 reply). Will help when the weather is bad, slope good for canoes, but will be a waste of money if not well planned (1 reply).

Bad : The project blocks the beach. There will be more and more hunters in the future and they will need space, a natural area for landing. The project may affect their activities ,there will be rocks all over the place. It is important to keep a sandy beach for future generations in front of the village. The sealift project is good but can be built further away(1 reply).

GROUP 2

QUESTIONS DESIGNED TO ASCERTAIN THE COMMUNITY'S PREFERENCE TO THE SITE OF A FUTURE "WHARF" FOR THE SEALIFT.

"If you had a preference for a site where would you have it?" or "If there were a suitable site other than the suggested site, would you prefer to have the project on that site?"

Note : The second question is an alternative to the first one. Each interviewee answered to at least one of the questions.

Answers :

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
The projected site is good	4	28,5
The projected site is good if	6	42,8
The projected site is possibly good	1	7,1
The projected site is not good	2	14,2
Will support the community in its choice	1	7,1
	<hr/>	<hr/>
	14	99,7

Comments :

Good : Uses this beach although lives on the other (1 reply); that's where people have asked for it (1 reply).

Good if : designed for the use of the community (3 replies)
designed for better protection of the canoes (1 reply)
well planned (2 replies).

Possibly good : doesn't know if it is strong enough (1 reply).

Not good : would prefer the spot on another bay, but if people want the proposed site it's OK (1 reply); Would accept having a ramp for the sealift but not there. Could be near the village though, for those who want to use it (1 reply).

GROUP 3

QUESTIONS DESIGNED TO ELICIT A BETTER UNDERSTANDING OF THE REPLIES TO THE QUESTIONS IN GROUP 2.

"From what you know of sea (tides, waves, ice...) and weather conditions (winds, storms...) is the proposed site good?"

Note : Not every interviewee attached the same importance to every element . The answers are the result of the importance given to each of them: ice, tides and currents, waves, winds... Percentage is calculated on the total of the people who dealt with each subject.

Answers : ICE

ICE : Important information concerning the importance of ice and of its movements in the area has been given (which will appear in the final report).

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Ice will affect big rocks	7	58,3
Ice affects rocks but if project well planned should be OK	2	16,6
Ice shouldn't affect the rocks	2	16,6
Ice will affect gravel on top	1	8,3
	<u>12</u>	<u>99,8</u>

Comments :

Ice will affect big rocks : will lift rocks (3 replies); will lift rocks if sides not cemented (1 reply); will carry rocks away for sure, no matter how big (1 reply); will take rocks away, flatten and crush the project (1 reply); will make pressure on rocks, they will start moving after two years, and as they spread may block the entrance for the Tuvaaluk (1 reply).

Ice affects rocks but if well planned should be OK : ice will pick up rocks, but if big enough shouldn't move (1 reply); ice will pick up rocks but if bottom well designed, project shouldn't be eroded fast, only after the first break up should the effects of ice on the project be seen (1 reply).

Ice shouldn't affect rocks : ice may be will affect the project but not big rocks (1 reply); ice shouldn't affect the project because doesn't pick up sand (1 reply).

Ice will affect gravel on top : in early spring ice comes and goes, it will scrape the bottom and gravel will go (1 reply).

TIDES AND CURRENTS

TIDES AND CURRENTS :Important information was given concerning the importance of tides and currents in the area (which will appear in the final report).

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Tides will affect gravel	4	40
Tides will wash sand away, rocks will sink	3	30
Tides may affect gravel	1	10
Tides will smash canoes against rocks	1	10
Tides shouldn't have any effect on the project	1	10
	<hr/>	<hr/>
	10	100

Comments:

Tides will affect gravel : small gravel will be eaten and require maintenance, water is always moving (1 reply); every time tide comes in, it will erode the project gradually (1 reply); the part not reached by water will be OK, not the part that will be submerged: gravel won't last (1 reply).

Tides will wash sand away, rocks will sink : If project not hardened, since the bottom is soft, rocks will sink mainly where it's sandy (1 reply); water movement will make the project sink and spread (1 reply).

WAVES

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Waves are a major factor that will affect the project	1	16,7
Waves will wash gravel away	3	50,0
Rocks will sink because of sand and waves	1	16,7
Waves will make rocks sink where there is mud and sand because bottom is soft	1	16,7
	<hr/>	<hr/>
	6	100,1

WINDS

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Winds and waves are a major factor in the project	1	20
Winds and waves will pick up rocks lifted by the ice if design stays the same	1	20
Canoes and big boats will smash against rocks because of winds	1	20
Winds when high will wash the gravel away	1	20
	<hr/>	<hr/>
	5	100

GROUP 4

QUESTIONS DESIGNED TO EVALUATE THE IMPACT OF THE PROJECT ON WILDLIFE

"Is the area proposed for the project important for fish, mussels or any collection of any kind" or "Do you know any one who goes collecting mussels (or other species) in the area of the proposed project" or "Do you think that the activities around the ramp will affect wildlife in the area?"

Note : Each question is an alternative to the other. Every interviewee answered to at least one of them. One woman who picks up mussels has been added to the initial group of people.

Answer :

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
No effect	15	100

Comments : Not far enough to bother anything (2 replies); not the only place (1 reply); won't really affect, a few mussel picking only (1 reply); not much, very little mussels, a few ugly fish (1 reply); not an important place for anything (1 reply); a few mussels and ugly fish but prefers to go further where the water is deeper and cleaner (woman).

GROUP 5

QUESTIONS DESIGNED TO PERMIT AN EVALUATION OF THE IMPACT OF THE NEW PROJECT ON THE HARVESTING ACTIVITIES.

"Would the proposed project interfere with any routes that you or other people you know take to leave or return to the community on hunting or fishing trips?" or "Would the project make fishing or hunting trips easier or more difficult, in what way?"

Note: Both questions were asked. answers deal with both generally.

Answers :

	Number	Per cent
The project will be usefull	10	71,4
The project could be usefull but not as it is	3	21,4
The project may help some people but will make life more difficult for the majority	<u>1</u>	<u>7,1</u>
	14	99,9

Comments :

Usefull : Will be particularly usefull at low tide because now they have to pull the canoes through rough terrain, will be faster, will make life easier to bring stuff (5 replies), also for gas refill at low tide (1 reply). Good to carry canoes (1 reply); perfect at high or low tide (1 reply); slope will help in case of bad weather (1 reply); perfect for hunters and canoes, will always manage when barge there or in case of bad weather(1 reply); but won't be usefull for the Tuvaaluk add two of them.

Usefull but not as it is : the area is used continually to go in and out. As it is the project may be on the way, the space left is full of rocks. Could be usefull if better designed. As for the Tuvaaluk the project doesn't help in any way almost (2 replies); if made as planned and not out of concrete the project will be on the way. If rocks won't show will be usefull (1 reply).

... GROUP 5

The project will make life difficult for the majority:The project will block the road for canoes especially as the number of hunters will increase with time, as for Tuvaaluk it will make the passage too narrow (1 reply).

Skidoo route

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Right to go fishing in the spring by skidoo	1	33,3
Project will make the ice thicker and life harder for skidoos	2	66,6
	<hr/>	
	3	99,9

GROUP 6

QUESTIONS DESIGNED TO ENQUIRE ABOUT PEOPLE'S CONCERNS AND IDEAS RELATED TO THE TRANSPORTATION OF BIG ROCKS THROUGH TOWN FROM THE QUARRY TO THE SITE OF THE PROJECT.

"There will be between 500 to 600 travels of rock through town carried by big 35 ton trucks. Which concerns or solutions come up to your mind for safety purposes?"

Answers:

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
No problem, already experienced it (but carefull with dropped rocks(1reply)	3	21,4
No problem	3	21,4
Doesn't matter since the project is for the community	1	7,1
Municipal Council or Landholding will take care of it	1	7,1
Will be a little dangerous	1	7,1
Have a service to watch	1	7,1
Have people watching or up to people	2	14,2
Water road to protect from dust	1	7,1
Water road and drive carefully	1	7,1
	<hr/>	
	14	99,6

FINAL COMMENTS AND SUGGESTIONS

Note : These comments made during the interviews appear like important contributions to the matters already discussed and we thought they would fit better as a conclusion to the enquiries as final propositions, or concerns.

- BEACH SMALLER OR BIGGER?

	<u>Number</u>	<u>Per cent</u>
Beach will get smaller	3	75
Beach will get bigger	1	25
	<hr/>	
	4	100

Comment :

Beach will get bigger since the tide won't cover the platform (1 reply).

Beach will get smaller since design not adapted to the needs of the community (2 replies); because the number of hunters will increase with time, not all of them will be able to use it and the project will finally be on their way (1 reply).

- TO PREVENT GRAVEL FROM BEING WASHED OUT :

Top should be hardened or cemented (7 replies)

Project should be built out of concrete(1 reply)

- TO PREVENT ROCKS FROM SINKING:

Bottom should be sufficiently excavated before putting rocks(2 replies)

Project should be better planned (1 reply)

Project needs a pillar of cement or wood to keep rocks together, they will all have to be anchored together (1 reply).

FINAL COMMENTS AND SUGGESTIONS...

- TO PREVENT ROCKS FROM BEING TAKEN AWAY BY ICE:

Doesn't think rocks will cause any problem (1 reply)

Doesn't like rocks at all (1 reply)

Don't like rocks on the side (4 replies)

Make suggestions to prevent rocks from being taken away by ice (9 replies):

- sides should be cemented (1 reply)
- design and material should be changed (1 reply)
- design should be changed (1 reply)
- project should be strong enough (6 replies)

- TO PREVENT CANOES OR BIGGER BOATS FROM SMASHING AGAINST THE ROCKS:

Material should be changed (2 replies)

Rocks should be smaller (1 reply)

Rocks shouldn't show (1 reply)

- TO MAKE PROJECT USEFULL FOR THE COMMUNITY :

Design should be changed (4 replies)

Water break should be built further down and higher (5 replies)
(Comment : if not the project will have a negative impact on the community)

Want the project to be designed so that Tuvaaluk can unload (3 replies)

FINAL COMMENTS AND SUGGESTIONS...

- TO MAKE THE PROJECT USEFULL FOR THE COMMUNITY

Bolders on the beach should be scrapped or cleaned (3 replies)

Rock on the beach should be (partly or totally) dynamited (6 replies)

- to make beach bigger (1 reply)
- for the protection of Tuvaaluk (3 replies)
- to make less rock transportation through town(1 reply)
- because road behind is too narrow (1 reply)
- because is on the way (1 reply)

The access road should be built and as it is no one is responsible for its construction (1 reply)

Maintenance shouldn't be at the expense of the community, this question is still not clear (4 replies)

Beach on the side should be protected, no alteration should occur during construction (3 replies)

Note : Demmands concerning the sealift, the tug or the barge were not included in this study since a meeting already took place with one representative of two companies concerned.