

RESEARCH DEPARTMENT

PROGRAMME D'AMÉLIORATION
DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DANS LE NORD :
RAPPORT FINAL D'ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS
SOCIO-ÉCONOMIQUES À TASIUJAQ

Le Service de la Recherche de la Société Makivik

Décembre 1985

1. L'APPROCHE ET LES OBJECTIFS

Ces pages présentent le résumé des résultats et des recommandations de l'étude menée à Tasiujaq pour évaluer les répercussions socio-économiques du programme d'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire nordique. Le Service de la Recherche de la Société Makivik a exécuté ce travail suivant un contrat de sous-traitance octroyé par la firme Gendron, Lefebvre Inc.

La recherche a été exécutée à Tasiujaq conformément à la méthode appliquée aux cinq études précédentes. Des Inuit ont été interviewés, personnellement ou en groupe, et ont fourni des renseignements précis sur l'emplacement de la piste et de l'infrastructure connexe dans le cadre environnemental de la collectivité. Les interviews ont également permis aux Inuit de préciser les impacts pouvant résulter, à long et à court terme, de la localisation et de la construction de l'infrastructure. Elles leur ont aussi permis d'exprimer leurs inquiétudes quant aux répercussions qu'entraînera pour la collectivité le programme d'amélioration des pistes tant au stade de la construction qu'à celui de l'exploitation. Enfin, les Inuit ont pu proposer recommandations et procédures en vue de réduire les impacts négatifs du programme d'amélioration des pistes.

Tasiujaq est la sixième collectivité où le Service de la Recherche effectue, en tout ou en partie, une telle étude d'impacts. Ces six études ont fourni aux Inuit l'occasion de définir les impacts que le programme d'amélioration des pistes pourraient entraîner, dans l'immédiat et à long terme, pour leur collectivité. Les résidents inuit des collectivités ont également pu donner leur point de vue sur l'importance des services aériens et le rôle que joue l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire dans l'expansion de leur collectivité. De plus, ces études ont visé à fournir aux Inuit le moyen de définir leurs objectifs et leurs méthodes ainsi qu'à créer une base de données adéquate sur l'évaluation des impacts. En outre, les Inuit ont reçu, grâce aux études d'impacts, une formation dans le domaine précis de la conception, de l'exécution et de l'analyse des études de répercussions.

Le présent rapport porte sur les éventuels impacts de la planification, de la construction et de l'exploitation d'une piste d'atterrissage à Tasiujaq. Nous nous sommes servis des résultats et des opinions issus d'études semblables menées à Ivujivik, à Salluit, à Povungnituk, à Kangirsuk et à Inukjuak. Avec le temps, les idées et l'expérience d'une collectivité se fondent à celles d'une autre, si bien qu'on voit émerger un point de vue prédominant sur les répercussions et les mesures de correction liées à la piste d'atterrissage. La participation plus active des Inuit à l'évaluation des répercussions ne vise pas à outrepasser les prérogatives du promoteur, mais à clairement lui montrer comment les Inuit peuvent être amenés à participer plus efficacement à toutes les phases du processus d'évaluation.

2. IMPACTS ET RECOMMANDATIONS

À Tasiujaq, on a exprimé peu d'inquiétudes en rapport avec les impacts que l'emplacement prévu de la voie d'accès et de la piste pourraient avoir sur l'environnement. Selon les résidents, l'emplacement est bien choisi; il ne met pas en danger des aires critiques, importantes en raison de l'écologie ou de l'utilisation communautaire. L'emplacement retenu se conforme aux parties de l'infrastructure communautaire déjà en place ainsi qu'aux installations prévues. De l'avis des Inuit, la nouvelle piste fournira à la collectivité des avantages socio-économiques considérables qui se traduiront par des services de transport aérien plus sécuritaires et l'amélioration des mouvements de passagers et de marchandises. En particulier, on pense que de meilleures installations aéroportuaires auront un effet positif sur l'expansion de l'industrie du tourisme, industrie pour laquelle la région présente déjà un potentiel imposant.

Cependant, les Inuit de Tasiujaq se disent fort préoccupés du programme dont le but est de créer cette infrastructure. La principale

conclusion de l'étude est que les phases de planification et de construction terminées à Ivujivik, et en cours à Kangirsuk, ont donné lieu à de graves problèmes en ce qui concerne les avantages socio-économiques. Comme ce fut le cas à Inukjuak, les Inuit ont souligné que le programme d'amélioration de la piste de Tasiujaq soulevait les mêmes difficultés qu'ailleurs et que les solutions choisies dans d'autres collectivités s'appliquaient généralement à leur cas.

2.1 La justification du projet

À Tasiujaq, les Inuit ont exprimé les mêmes préoccupations que dans toutes les collectivités depuis le début des études à Ivujivik : il leur importe d'obtenir une piste plus longue et mieux construite. Ils reconnaissent que la piste dont ils disposent actuellement est l'une des plus longues (2 400 pi) et des plus sécuritaires des pistes du Nord. Ils ont cependant expliqué qu'ils étaient souvent mal servis du fait que dans les plus grandes collectivités, les pistes sont si médiocres qu'elles ne peuvent accommoder que de petits aéronefs si bien qu'il n'y a souvent plus de sièges disponibles pour les passagers souhaitant monter à bord à Tasiujaq, en particulier sur les vols en provenance de collectivités du Nord à destination de Kuujuaq.

Le programme d'amélioration des pistes est perçu comme un élément très positif en regard du développement du potentiel touristique de la collectivité. On pense également que l'emplacement de la piste et des dépôts de matériaux granulaires plus à l'ouest est approprié car cela devrait contribuer à l'établissement d'une voie d'accès au lac Bérard.

2.2 Les ressources fauniques

Les Inuit ont fermement soutenu que l'emplacement de la piste, de la carrière et du banc de gravier n'aurait aucun impact sur les ressources

fauniques des environs. Ils ont clairement affirmé que le site n'était pas exploité pour la faune, ni pour la cueillette de petits fruits. Des caribous traversent parfois l'emplacement prévu pour la piste, mais jamais en grand nombre ou avec quelque régularité. On les y voit parfois en automne, puis en mars ou avril. Répétons-le, les Inuit affirment que la piste n'aura aucun impact sur la chasse au caribou, ni sur la répartition de l'espèce par petits groupes. À leur avis, l'occurrence de caribous sur l'emplacement ne menace en rien le transport aérien, et point n'est besoin d'ériger des clôtures.

2.3 La protection de la vallée

Les citoyens de Tasiujaq veulent protéger la vallée située au sud de l'emplacement prévu pour la piste et la voie d'accès. L'examen du secteur d'activités associées à la construction et à l'exploitation des installations aéroportuaires a indiqué que cette vallée ne serait pas affectée. Les Inuit ont noté que le changement de bancs d'emprunt et de la carrière contribuerait à mieux protéger la vallée. Ils renvoient ici aux sites A, B, C et D.

2.4 Les bancs d'emprunt et les carrières

Les bancs d'emprunt maintenant recommandé par Transports Canada sont situés au nord-est de l'emplacement prévu pour la piste. La collectivité approuve ce choix et est prête à accepter le site qui conviendra le mieux aux fins de la construction. Ainsi, les Inuit de Tasiujaq n'ont pas indiqué de préférences pour aucun des quatre sites proposés. Ils ont cependant ajouté qu'ils s'attendaient à ce qu'on refasse l'aménagement paysager du site après son utilisation. Ils ont aussi précisé qu'ils auront besoin d'une réserve de matériaux pour les travaux qu'ils comptent exécuter au kilomètre 10 de la voie d'accès au lac Bérard.

2.5 L'emplacement de la piste

L'emplacement prévu pour la piste a toujours été et continue d'être conforme au choix de la collectivité. Nous parlons ici de la piste 3 que Transports Canada prévoit aménager. Le Conseil municipal de Tasiujaq a déclaré qu'il avait approuvé ce choix le 17 juillet 1984 par Résolution N° 84-07-02, annulant toute résolution précédente portant sur le choix d'un autre emplacement.

Les Inuit pensent que l'emplacement de la piste ne posera pas de problèmes en regard des vents et que, vu son orientation, l'accumulation de la neige sur la piste même sera minimale. Ils ont toutefois ajouté qu'il faudra disposer d'équipement sécuritaire pour l'enlèvement de la neige, surtout vers la fin de l'hiver alors qu'on constate les plus importants amoncellements de neige.

2.6 La voie d'accès

Les Inuit de Tasiujaq n'ont pas vu les plans finals indiquant précisément le tracé de la voie d'accès. Néanmoins, les plans qu'ils ont vus requièrent à leur avis l'ajout d'un ou même de deux ponts en raison des neiges fondantes au printemps. Mais peu importe le tracé précis de la voie d'accès, les Inuit pensent que les problèmes d'amoncellement de neige sont inévitables à cause de l'orientation est-ouest de la route et des élévations de terrain en bordure de celle-ci. Ils ont noté une zone particulière où la neige pourrait s'accumuler, tout en signalant que la seule façon de minimiser là difficulté sera de disposer d'équipement adéquat pour l'enlèvement de la neige. D'après eux, changer le tracé ne résoudre pas la question.

2.7 L'accès à la carrière et aux bancs d'emprunt

Le Conseil municipal a suggéré la construction d'une route reliant le chantier de construction aux bancs d'emprunt, à l'usage des camions. Les membres du Conseil ont demandé que les véhicules empruntent des routes aménagées plutôt que de perturber des zones où la végétation et le pergélisol sont intacts. Le Conseil souhaite discuter avec l'entrepreneur et les ingénieurs pour déterminer si la collectivité pourra disposer des bancs d'emprunt après la construction. Dans l'affirmative, ils aimeraient que la voie d'accès reste utilisable après les travaux d'aménagement de la piste. C'est particulièrement important dans la mesure où les réserves de matériaux granulaires seront situées à proximité de la carrière et des bancs d'emprunt.

2.8 Le choix de l'entrepreneur

Pour la collectivité, le choix de l'entrepreneur est l'un des critères essentiels au succès du programme. Les Inuit ont exprimé le profond désir de voir la collectivité participer à ce choix. Ils ont aussi souligné combien il est important que d'autres organismes, tels que le gouvernement du Québec et la Société Makivik appuient la collectivité dans ce désir de participer à la sélection d'un entrepreneur. Ils sont au courant des problèmes rencontrés dans d'autres collectivités qui font aménager des pistes et se rendent compte que si elle n'a pas d'appui de l'extérieur, la collectivité de Tasiujaq sera impuissante à faire respecter son choix.

On a aussi mentionné le besoin de rencontrer l'entrepreneur et des représentants de Transports Canada afin d'établir les garanties d'emploi, échelles de salaire, conditions de travail et contrôle de la main-d'oeuvre importée de l'extérieur. Des négociations entre les trois parties seront également requises pour déterminer les avantages économiques tels les contrats de service et la location de l'équipement communautaire.

2.9 Les occasions d'emploi

Le Conseil municipal a clairement affirmé qu'il tenait à ce que les retombées économiques de la construction de la piste bénéficient à la collectivité. Selon leur expérience, ce genre d'avantages est habituellement fonction du choix de l'entrepreneur. Les membres du Conseil ont déclaré que les genres et conditions d'emploi devraient être négociés directement avec l'entrepreneur, mais aussi que le gouvernement du Québec et la Société Makivik devraient donner leur appui à ces négociations afin d'éviter les problèmes qu'ont connu d'autres collectivités.

Ils ne se soucient pas uniquement des emplois reliés à l'opération de machinerie lourde, mais voudraient plutôt que le projet fournisse des occasions d'emploi dans divers domaines d'activité. Ils reconnaissent par ailleurs que la collectivité est peu nombreuse et que la main-d'oeuvre y est par conséquent plutôt faible. Des rencontres avec l'entrepreneur permettraient aux membres du Conseil de préciser les emplois disponibles et d'identifier les éventuels candidats. L'expérience de projets antérieurs indique que les travailleurs préfèrent un horaire de 8:00 à 17:00, bien que certains d'entre eux pourraient accepter de travailler en temps supplémentaire. À ce sujet, le Conseil est d'avis que ce genre de décision appartient à chaque personne et que ni l'entrepreneur, ni le Conseil ne peuvent prendre ces décisions au nom de tous les travailleurs.

2.10 Les contrats de service

La collectivité n'est guère intéressée à promouvoir les contrats de service comme source de revenu. Elle est peu nombreuse, et ses installations sont plutôt élémentaires, si bien qu'elle ne peut offrir beaucoup à la main-d'oeuvre. Les Inuit de Tasiujaq ont signalé que l'entrepreneur devrait loger les travailleurs venant de l'extérieur et leur fournir de la nourriture provenant d'ailleurs que la Coopérative. Ils ont toutefois ajouté qu'il serait économiquement avantageux pour la Coopérative

d'obtenir que les commandes soient acheminées par son bureau de Montréal.

En ce qui concerne les contrats de service, le Conseil municipal a indiqué qu'il choisirait la location de machinerie lourde ce qui, de l'avis des membres, serait la meilleure façon de générer des revenus pour la collectivité. L'équipement de la collectivité comporte deux camions d'éboueurs, une benne-chargeuse et un bulldozer.

2.11 Autres avantages communautaires

Le Conseil municipal a déclaré que l'avantage le plus important pour la collectivité sera l'aménagement de la piste et de la voie d'accès. Il a également suggéré de conclure une entente avec l'Administration régionale Kativik pour l'usage de l'équipement qui servira à l'aménagement de la piste afin d'excaver, de transporter et de niveler les matériaux granulaires requis pour le nouveau système d'épuration des eaux à disques biologiques rotatifs, prévu pour la collectivité. Il aimerait aussi utiliser l'équipement pour prolonger la voie d'accès au lac Bérard. Cela pourrait impliquer le nivellement de la route ou l'accumulation de matériaux granulaires à certains points le long de la route en vue d'utilisation ultérieure.

2.12 La supervision du projet

les Inuit de Tasiujaq sont parfaitement d'accord avec les recommandations proposées à Kangirsuk et voulant que la meilleure procédure soit d'embaucher un superviseur dans la localité. On a noté que cela ne s'est produit à Kangirsuk qu'après l'arrivée de l'entrepreneur, donc trop tardivement. Ce poste devrait être créé au printemps; le candidat retenu devrait recevoir une certaine formation; son rôle et ses responsabilités devraient être clairement définis et acceptés à l'avance.

Le superviseur permettra que les décisions prises antérieurement par la collectivité et précisées dans l'étude d'impact soient intégrées aux plans finals; il s'assurera aussi que les mesures de correction recommandées par l'étude d'impacts et par la Commission de la qualité de l'environnement Kativik soient suivies. En outre, le superviseur contribuera à promouvoir les occasions d'emplois et autres possibilités d'avancement économique et établira des lignes directrices en ce qui a trait au contrôle de la main-d'oeuvre provenant de l'extérieur.

Le Conseil municipal tient beaucoup à la création de ce poste car il permettra à un Inuk de prendre une certaine expérience, et cette personne pourra par la suite assumer la responsabilité de l'entretien de la nouvelle installation communautaire.

1. OBJECTIVES AND APPROACH

This report will present a summary of the findings and recommendations on the social and environmental impacts from the northern airports infrastructure improvement program for the community of Tasiujaq. The work was carried out by the Makivik Research Department under a sub contract to the consulting firm of Gendron, Lefebvre Inc.

The investigation in Tasiujaq conformed to the methodology developed and applied in the five previous studies. This involves individual and group interviews in which Inuit provide specific information about the siting of the airstrip and its infrastructure within the community environment. These interviews also enabled Inuit to identify short and long term impacts from the location and construction of the infrastructure; to express their concerns about how the airstrip program will affect the community during the construction and operation phases; and to suggest specific recommendations and procedures about how best to reduce potential negative impacts from the airstrip program.

As part of a larger presentation given by the staff of Gendron, Lefebvre Inc., who were in the community from September 24 to 27, 1984, Juusipi Illimasaut of the Kangiqsujuaq Mapping Center explained the purpose of the social and economic impact assessment to the community of Tasiujaq on September 24, 1984. The timetable for the research program required that the social and economic impact study be conducted after Gendron, Lefebvre Inc. had ended its stay in the community and had the opportunity to prepare a preliminary report. Juusipi Illimasaut explained that the social and economic impact study had been carried out from November 10 to 15, 1984 by Souie Gorup of the Makivik Research Department. Juusipi Illimasaut again visited the community from December 10 to 11, 1984. A final field study was conducted between September 24 and October 4, 1985 in Tasiujaq in

order to clarify the community's opinions and concerns about the proposed changes to the borrow pits and quarry. The general findings and recommendations of the impact study were also re-examined. At the time of this last visit, the final engineering plans were still not available for study by the community.

Tasiujaq is the sixth community in which the Makivik Research Department has carried out part or all of an impact assessment study on the northern airport infrastructure improvement program. These six studies have enabled Inuit to define the immediate and long term potential impacts from the airstrip program on their community; to describe the Inuit point of view about the importance and role of air service and its improved infrastructure in the development of their communities and region; to create a means for Inuit to define the objectives, methodology, and appropriate data base for impact assessment; and to provide an opportunity for Inuit to receive specific training in the design, execution and analysis of impact assessment studies.

This study has focused on the potential impacts from the planning, construction and operation of the proposed airstrip at Tasiujaq. The approach has utilized the findings and opinions that have emerged from the completed studies for the communities of Ivujivik, Salluit, Povungnituk, Kangirsuk and Inukjuaq. Over time, the ideas and experience of one community begin to coalesce with those of another, so that a more consistent and widely held point of view about airstrip impacts and corrective measures begins to emerge. A more active involvement of Inuit in impact assessment is not intended to override the responsibilities of the project proponent. It will however contribute important information and well defined ideas about how the proponent could incorporate Inuit more effectively in every phase of the assessment process as well as in the construction and operational phase of the airstrip program.

2. THE INUIT PERSPECTIVE

Social impact assessment in the North can only be effective if it incorporates the perspectives, values and participation of the Inuit in each of the four phases of the assessment process. These phases are: (1) establishing the terms of reference for impact assessment; (2) participating in the planning and execution of these studies; (3) maintaining membership in the Environmental Quality Commission; and (4) exercising a control over the decisions that are made in the final phase of project planning and throughout actual construction.

Access, through the Environmental Quality Commission, to information and the decision-making process is the cornerstone of Inuit participation in impact assessment. Three Inuit now sit on the Commission, and can thus contribute specific knowledge, perspective and values to the deliberations and decisions on the merits and conditions of development projects. The Inuit have also had the opportunity of participating in the design and execution of research and data analysis for impact assessment studies through the Makivik Research Department and through the archeological program conducted jointly by ministère des Transports du Québec and Avataq Cultural Institute.

The most important problem that must be resolved is how the Inuit can participate more effectively in Phases 1 and 4 of the assessment process. For participation in Phase 1, a procedure must be set up whereby the Inuit can determine the content for the terms of reference that must be submitted by project proponents. The need for establishing this role is demonstrated by the fact that the Inuit do not feel they can make any significant contribution toward setting the principles and priorities for impact assessment studies. Yet they have very clear opinions about which aspects in the life of their communities are most important in the context of the potential impacts

of projects. They have also cautioned researchers not to try to establish a single value system by which to assess the positive and negative effects of development projects.

The Inuit wonder who controls the assessment procedure: what protection will it provide for their bio-physical and socio-economic environment? Why is such protection necessary? How are the impacts determined, and remedial measures established? To answer these questions, appropriate terms of reference must be drawn up to define problems and address issues relevant to the current conditions and long-term needs of the Inuit.

Such an approach does not mean that southern concerns are disregarded, or basic principles of research and analysis ignored. It simply means that the context for defining and solving problems must be enlarged and that the time frame, methods and statement of results must be justified to the Inuit. This implies that the proponent can interact with the Inuit, take into account their values and hear their point of view so that a cross-cultural understanding can be attained of the problems in the terms of reference for the research programs and the solutions proposed in the recommendations. The archeologists at ministère des Transports du Québec and Avataq Cultural Institute have provided an excellent example of cooperation of this type: they designed appropriate terms of reference for the archeological studies required for the airstrip program; they have created a structure for training Inuit to carry out the research; finally, they gave the Inuit a means of evaluating the findings of the studies and implementing the recommendations.

The question of the social impacts is closely related to questions of planning and creating a better framework for coordinating all the decisions made by outsiders on behalf of a community which they usually do not know very well. The field work is now completed in four communities, and a consensus is emerging among the Inuit as to

their roles and their rights in the impact assessment process. Ideas first expressed in Salluit and Ivujivik were repeated at Povungnituk and Kangirsuk, and the experiences at Ivujivik are being heard in the other communities. In particular, the Inuit are looking for a way of really controlling a process that in itself has such a strong potential for negative impact.

The Inuit believe that negative impacts of projects for developing community infrastructures - airstrips, for example - are often related to poor planning. They wonder why, apparently, impact assessment is necessary to create a concern about planning. As the Inuit see it, no one is really in control of community planning and thus, every case is treated in isolation. They want the different organizations proposing projects to coordinate their plans and specific requirements before coming to the community. It is felt that the municipal councils and other bodies cannot make rational decisions since they are not informed about all the issues.

The Inuit feel that many people do not really understand the requirements of northern projects and the planning necessary for their success. Furthermore, they feel that some of the people doing studies do not know how to work in the North, do not ask the right questions or do not seem to understand the issues. These people are said to bother the community and it is felt that they cannot write strong reports if they are not well prepared and do not take the time to understand the situation.

The Inuit say that, although it may be the responsibility of the project proponents to define the planning requirements and assess the impacts, it is the communities that are penalized when poor studies and inadequate consultation result in the failure of a project to meet the criteria necessary for the review process. If a project needed by the community is rejected because of faulty planning, or because the proponent was not able to do an appropriate study, it is the community that loses out.

3. IMPACTS AND RECOMMENDATIONS

In Tasiujaq there was very little concern voiced about the environmental impacts that would result from the location of the road and airstrip as presently planned for the community. They feel that the location is correct; that it does not jeopardize sensitive areas that are important ecologically or because of community use; that it conforms with the other community infrastructures that are now in place or are planned for development; and that the new airstrip will provide an important social and economic benefit to the community that will be expressed through safer air travel and through the improved movement of people and goods. It is considered in particular that better airstrip facilities will have a positive impact on the development of the already important tourist potential of the area.

The Inuit of Tasiujaq do, however, express a very deep concern with the program that will result in the creation of this infrastructure. The major conclusion from the study was that the airstrip program now completed in Ivujivik and underway in Kangirsuk has serious problems with respect to economic and social benefits during the planning and construction stages. Like Inukjuak, the Inuit of Tasiujaq stated that many of the problems and preferred solutions identified by the other communities were directly applicable to the airstrip program of Tasiujaq.

3.1 Justification for a New Airstrip

The Inuit of Tasiujaq repeated the same concerns about the need for a longer and better-built airstrip that have been stated since the initiation of these studies in Ivujivik. In Tasiujaq, they stated that the present airstrip of 2,400 feet was one of the longest and safest airstrips for the communities. Their major concern was that they often were unable to obtain adequate service because the small planes required for the poor airstrips in other larger communities to

the north meant that there was often no available space for Tasiujaq passengers especially on the flights to Kuujjuaq from the more northerly communities.

The airstrip improvement program is viewed as a strong benefit for the development of tourist potential for the community. The location of the airstrip and granular material deposits further west is considered to be good because it should be a factor which will help establish a road linkage with the Finger Lake.

3.2 Wildlife Resources

The Inuit were strong in their opinion that the location of the airstrip, quarry site and gravel pit will not have any impact whatsoever on local wildlife resources. They stated clearly that it is an area that they do not use for any type of harvesting or berry picking. Caribou sometimes move through the area planned for the airstrip but never in large numbers or with any regularity. They are sometimes there in the fall and again in March or April. Again the Inuit stated that the airstrip will have no negative impact on their caribou hunting or on the distribution of the small groups. They stated that the use of the area by caribou does not create a threat to air travel and no fencing would be needed.

3.3 Protection of River Valley

The Inuit of Tasiujaq want to protect the river valley that is located to the south of the planned airstrip and access road. A review of the activity zone associated with construction and use of the infrastructure indicated that this area would not be affected. They noted that the change in the borrow pits and quarry was better suited for protecting the river valley. Their reference is to sites designated as A, B, C, and D.

3.4 Borrow Pits and Quarries

The location of the proposed borrow pits now recommended by Transport Canada are to the northeast of the planned airstrip. These sites are considered to be well located, and the community is prepared to accept whatever choice is best for construction purposes. The Inuit did not state a preference for any of the four proposed sites. They did state that they would expect the sites to be regraded and relandscaped after use. They also stated that they would require stockpiling of material that could be used for their work on the 19 kilometers of road that lead to the Finger Lake.

3.5 Airstrip Location

The proposed location of the airstrip has been and continues to conform to the choice by the community. This refers to airstrip 3 which is now the one being planned by Transport Canada for construction. The Municipal Council stated that they formally approved this location on July 17, 1984 in their municipal resolution No. 84-07-02. They stated that this rendered an earlier resolution for another site "null and void".

The Inuit stated that the airstrip location is good for wind and that snow accumulation on the strip itself will not be a particular problem in relationship to its location and orientation. They did state that it will require snow-removal equipment to be kept operational and safe particularly in late winter when the greatest amount of drifting occurs.

3.6 Access Road

The Inuit have not seen final plans that provide an exact location of the access road. They state that the plan they have seen requires at least one and possibly two bridges because of heavy

run-off in the spring. They noted that no matter how the access road is specifically located, its east-west orientation means that there will always be an avoidable problem with snow blowing from the ridges across the road. They noted one particular area of heavy snow accumulation but said that the only way the problem could be minimized was to have good snow-clearing equipment. They stated that this problem could not be avoided by relocating the road.

3.7 Access to Quarry and Borrow Pits

The Municipal Council said that a road should be built from the construction area to the burrow pits for use by trucks. They requested that vehicles be required to move along prepared routes rather than disturb other areas that are now vegetated and where a permafrost is intact. The Municipal Council said they wanted to talk with the contractor and engineers to evaluate whether or not the borrow pits would stay open after construction for community use. If this occurs then they would like the access road to this area to be adequate for future utilization. This is particularly important if stockpiles of granular materials are to be located near the quarry and borrow pit sites.

3.8 Choice of a Contractor

The community feels that this is the most important criterion for the successful completion of the airstrip construction program. They voiced a very strong desire to have community involvement in this choice. They also expressed the need for their involvement in the selection of a contractor to be supported by outside groups such as the Québec government and Makivik Corporation. They are aware of the problems that have been encountered by the other communities who are now having airstrips built and they realize that the community of Tasiujak does not have the power itself to assure their participation in selection.

It is felt that discussions held with the contractor and with ministère des Transports du Québec representatives will be required for establishing job guarantees, rates of pay, working conditions, and control of the outside work force. Direct negotiations between the three parties will also be required for determining economic benefits such as service contracts, and rental of community equipment.

3.9 Employment Opportunities

The Municipal Council stated clearly that they wanted to see local benefits come to the community from airstrip construction. They stated that in their experience this type of benefit usually depended on the choice of the contractor. They stated that type and conditions of employment should be negotiated directly with the contractor, but that this negotiation should be supported by the Québec government and Makivik Corporation to avoid problems that have occurred in other communities.

They said that heavy equipment operation was not their only concern and that employment should try to cover many different types of work. It was also noted that the community is small and therefore the work force is not large. They said that meetings with the contractor would enable the community to identify specific jobs and individuals to fill these positions. It was also noted that workers on previous projects preferred working an 8 to 5 schedule although some might be willing to work overtime. They said that this type of decision must rest with the individual and could not be made by the contractor or Municipal Council on behalf of all the workers.

3.10 Service Contracts

The community is not interested in developing service contracts as a source of income. They stated that since the community is small, and their facilities are not well developed, there is very little for

them to offer the work force. They especially noted that the contractor would have to house the outside work force and to provide food independent of the Co-op. They did state, however, that it would be economically beneficial to the Co-op if food orders were placed through their Montreal office.

The Municipal Council said that their choice for service contracts would be the rental of heavy equipment. They felt that this would be the most appropriate way to generate revenue for the community. Their equipment is comprised of two dump trucks, one loader and one bulldozer.

3.11 Other Community Benefits

The Municipal Council stated that the most important community benefit would be the airstrip and access road. They also said that perhaps an agreement could be established with Kativik Regional Government for using airstrip equipment to excavate, transport and level granular materials required for the bio-disk system that is now proposed for the community. They also would like to negotiate the use of the equipment to help extend the Finger Lake road. This could involve grading of the road or the positioning of granular material supply points for later use by the community.

3.12 Project Supervision

The community of Tasijuaq is in total agreement with the recommendations put forward by Kangirsuk stating that the best procedure for developing the construction program is by hiring a local supervisor. It was noted that this did not occur in Kangirsuk until after the contractor arrived and that is too late. This position should be established in the spring, training in the responsibilities should be required, and the role and the responsibilities of the supervisor in the project should be clearly defined and agreed to.

The supervisor will enable the development of final plans to be integrated with decisions previously agreed to and set out in the impact statement, and it will assure that recommendations and remedial measures identified in the impact assessment and by the Environmental Quality Commission will be followed. The supervisor will help establish employment and other economic opportunities and create the guidelines for controlling the outside work force.

The Municipal Council wants to see this job created because of construction and because it will provide experience for an Inuk who could be responsible for the long term maintenance of this new community infrastructure.