

J.B.N.Q.A. IMPLEMENTATION NEGOTIATIONS

POSITION PAPER

NO. 1

**MARINE
INFRASTRUCTURES**

**Presented by
Makivik Corporation
on behalf of
The Inuit of Nunavik**

January 1992

TABLE OF CONTENTS

BACKGROUND.....	Page 1
STATEMENT OF NEEDS AND PROBLEMS	Page 5
The Need for Food Sustenance.....	Page 6
The Need for Mobility.....	Page 7
The Need to Stimulate Local Economies	Page 8
Commercial Fishing	Page 8
The Need to Develop Intercommunity Trade	Page 8
The Need to Develop Tourism.....	Page 9
The Need for Safe Anchorage and Mooring	Page 9
The Need for Safe Boat Storage	Page 10
The Need to Facilitate Improved, Safer Sealift Operations.....	Page 11
PROPOSED SOLUTION.....	Page 12
The Canada/Québec/Inuit Working Group on Marine Infrastructure.....	Page 12
Specific Solutions.....	Page 13

APPENDICES

Appendix "A"	Letter sent by Kativik Regional Government to Mr. Marc-Yvan Côté, Minister of Transport Québec, on February 22, 1988;
Appendix "B"	Agreement Canada-Québec on Transportation Development 1985 - 1990;
Appendix "C"	Report authored by Mr. Jacques Brouard from Transport Québec and published in June 1989;
Appendix "D"	Letter sent by Makivik Corporation to Mr. Sam Elkas, Minister of Transport Québec, and Mr. Benoit Bouchard, Minister of Transport Canada, on October 27, 1989;

- Appendix "E"** Letter sent by Mr. Sam Elkas, Minister of Transport Québec, to Makivik Corporation, on November 17, 1989;
- Appendix "F"** Letter sent by Mr. Benoit Bouchard, Minister of Transport Canada, to Makivik Corporation, on December 22, 1989;
- Appendix "G"** Agreement respecting the Implementation of JBNQA between the Government of Canada and Makivik Corporation;
- Appendix "H"** Letter sent by Mrs. Lise Bacon, Minister of Energy and Resources Québec, to Makivik Corporation on May 25, 1990;
- Appendix "I"** Memorandum of Agreement between Gouvernement du Québec and Makivik Corporation;
- Appendix "J"** Agreement entered between Government of Canada and Government of Québec

Background

The provision of adequate Marine Infrastructures to the Inuit communities of Nunavik can be envisaged under different angles and aspects. For some people, it is simply a "transport" issue: (1) offloading pads and (2) storage areas to facilitate the annual Government-sponsored sealift operations, and (3) anchorage and access for hunters to travel to their hunting grounds. For others, it is first and foremost an "economic development" issue: a basic requirement for the development of a (4) fishery industry, of (5) inter-community trade, and of (6) tourism. And for others again, perhaps for the average Inuk, it is a badly needed community service: there are no (7) beaches cleared of boulders, no (8) launching and pull-out ramps, no (9) safe anchorage nor (10) storage for the ordinary man's canoe, no (11) access road to the shore, no (12) electricity nor (13) fuel available on site, no beacon or other (14) navigational aids for journeys at night or in bad weather. But for Makivik who speaks on behalf of all of them, adequate marine infrastructures, must if they are to achieve their goal, encompass all these angles and aspects.

This great variety of every-day-life concerns was brought to the attention of the members of the original *Canada/Québec/Inuit Marine Transportation Committee* in February 1989 when they toured all the Nunavik communities and interviewed the mayors and their councils, representatives from the Landholding Corporations, the most knowledgeable hunters, as well as other interested parties such as shippers, carriers, entrepreneurs, store managers and outfitters. Spontaneously, the concerns were the same everywhere. The members also came to the realization that Inuit were still truly a *marine* people, and that community life continues to this day to unfold most vividly on the shoreline. The members were amazed to find out that more than 1,200 boats of all sizes, from simple canoes to commercial fishing vessels, roam the waters surrounding Nunavik. For the average Inuk, his boat is the snowmobile of the ice-free season.

In February 1988, the then Chairman of Kativik Regional Government Jimmy Johannes (*Appendix A*), requested that the construction of small offloading pads (\$200,000./each) as per the 1985-90 Canada-Québec Subsidiary Agreement on Transportation Development - (*Appendix B*) initiated in the communities of Kangirsuk, Inukjuak and soon Quaqtaq be interrupted. This was in part because Kativik Regional Government was being told by Government officials that this single slab of concrete in the water would fulfill any obligation they might have had under Sub-Section 29.0.36 of the J.B.N.Q.A. But also because, really, this initiative was only meant to address one specific concern: facilitating the Government's sealift operations. Sub-Section 29.0.36 reads as follows:

"Canada and Québec shall, together with the respective Inuit communities, undertake as soon as possible, and in accordance with the

funds available, studies respecting the establishment of seaplane bases and public wharfs, airstrips, navigational aids and docking facilities, including access road and streets in each community. Such studies shall involve the Regional Government as soon as it is established."

The above-quoted Sub-Section is part of Chapter 29 of the J.B.N.Q.A. entitled "*Inuit Economic and Social Development*". However, this provision was not agreed to in a vacuum: it corresponds with other provisions to be found in Schedules 2 to Chapters 12 and 13 of the J.B.N.Q.A. For instance, Inuit municipal councils were granted specific regulatory powers by Chapter 12 in the following terms:

"Subdivision 5 - Traffic and Transportation

163. The council may make by-laws:

- (1) To establish and regulate public transportation services and facilities;
- (2) To regulate the use and speed of bicycles, motor boats and motor vehicles;
- (3) To regulate the transportation of noxious and other dangerous substances;

...
(9) To establish and maintain aerodromes or take-off and landing fields for aeroplanes or airships; and

- (10) To establish and maintain harbours, wharves, dry-docks and other landing places for ships, boats and other watercraft."

Kativik Regional Government also inherited some related powers in Chapter 13:

"Division 3: Transport and Communications

133. The Regional Government may make ordinances to establish and administer:

- ...
(2) regional and intermunicipal public transportation services and facilities.

Division 7: Economic Development

138. The rights, powers, privileges and obligations of the Regional Government respecting economic development are contained in Section 29 of the Agreement."

(emphasis added)

This latter quote links Sub-Section 29.0.36, which deals with transportation facilities and is located in chapter 29 of the J.B.N.Q.A., to K.R.G.'s mandate in the area of Economic Development.

The findings of the Working Group were collected in a Report (*Appendix C*) authored by Mr. Jacques Brouard from Transport Québec and published in June 1989 (hereafter the "Brouard Report"). On October 27, 1989, Makivik's President asked both Ministers of Transport, Messrs. Benoît Bouchard and Sam Elkas, to participate in a new program that would address the needs brought to surface by the Report (*Appendix D en liasse*). Minister Elkas' response of November 17, 1989 was positive and confirmed the appointment of a representative to the Working Group, Mr. Clément Tremblay from Mr. Jean-Marc Bard's office (*Appendix E*). Minister Bouchard's answer of December 22, 1989 was somewhat meeker and announced that due consideration was being given to appointing a technical person to the Working Group (*Appendix F*).

All of a sudden, both Canada and Québec realized that any program that would address the issues adequately was to be both substantial and costly. Paradoxically, the letters from the two ministers were followed by effective withdrawals from any participation by either Governments' officials in the Working Group. Canada was taking a step back to consider the magnitude of the project. It decided to leave it at the time to its chief-negotiator, Mr. Andrew Croll, to come to a written understanding with the Inuit on Canada's participation. However Mr. Croll's original position was that marine infrastructures in Nunavik were a provincial responsibility! Given this and so as not to be perceived as undertaking alone a commitment which comes under a primarily federal area of jurisdiction under the Canadian Constitution, Québec announced through Mr. Tremblay that it was also withdrawing from further talks on the matter.

Since 1988 onward, Québec had had an observer attending the Canada/Inuit negotiations, Mr. Pierre Coulombe. He became aware of the plan concerning the tripartite Working Group in 1989 and recommended to Transport Québec Deputy-Minister Jean-Marc Bard to resume talks with both the Inuit and Canada. However Transport Canada official Mr. Maurice Pitre, Regional Director, Policy & Coordination) announced in March 1990 that Canada could not participate in the Working Group until funds could be found. The Working Group went, for all intents and purposes, from inoperative to dead.

On September 12, 1990, an agreement was reached and signed between Canada and Makivik on behalf of the Inuit of Nunavik which contains a specific undertaking by Canada as appears from the body of the text and from its Annex E (*Appendix G en liasse*). Canada is to participate in a revived Canada/Québec/Inuit Working Group to reach an agreement-in-principle on a Marine Transportation Agreement "ready to be carried out" by October 1, 1994. The mandate of the Working Group extends to and includes actual construction of the facilities.

The appointment of the federal representative took time. A new "first" meeting of the Working Group was called on January 24, 1991. Federal officials had no specific mandate and not even travel money since no funding had been allocated by the Federal Treasury Board or by either D.I.A.N.D. or Transport Canada itself to carry out the work. So on April 3, 1991, Transport Canada again withdrew from the table... This file has been a festival of hit-and-miss and circular governmental rigmarole. It was even more infuriating because at the same time, Mr. Bard had secured \$500,000. for

the then beginning financial year as Québec's share of the estimated \$1 M. per year, for two years, needed to carry out preliminary and feasibility studies.

Finally, in September 1991, the then newly appointed Deputy-Minister for Transport Canada, Mrs. Huguette Labelle, announced that \$500,000. was being made available immediately as the Federal contribution to the Marine Infrastructure Working Group, with the understanding that more money was being set aside at least until the stage of construction was reached. Unfortunately, Québec's unspent \$500,000. was no longer available!!! And Messrs. Bard and Elkas were now of a different mind about this whole file: they had lost interest.

It is to be remembered that this frustrating, pain-staking saga was taking place all the while formal commitments were being made to the Inuit on a Marine Infrastructure Program for Nunavik by Ministers Lise Bacon and John Ciaccia, both speaking on behalf of the Québec Government. Their letters of May 24 and 25 respectively are attached as *Appendix H en liasse*. These contain a specific undertaking to promote economic development in the following terms:

"The government wishes to work jointly with the Inuit on strengthening the economic development of the region and of its inhabitants. The government thus wishes to confirm the following preoccupations:

- priority should be given to chapter 29 of the James Bay and Northern Québec Agreement;
- ...
- assessment of needs and of measures required for building docking infrastructures adapted to the communities should be looked into;
- ...

The government has allowed for the allocation, in due course, of financial resources to implement such measures. Some of these measures also require the participation of the federal government as provided for by the James Bay Agreement."

During this same period, the present Québec/Inuit J.B.N.Q.A. Implementation Negotiations Memorandum of Understanding (MOU) was being drawn up and executed by Ministers Cristos Sirros and Gil Rémillard on behalf of the Québec Government. This MOU makes the Marine Infrastructure issue one of the priorities of this implementation process (*see Appendix I*).

Yet as of October 1991, and as the Québec Negotiator is aware, Transport Québec's Deputy-Minister and at least two Assistant Deputy-Ministers were unable and/or unwilling to act in accordance with Québec's official undertakings.

While Sub-Section 29.0.36 of the J.B.N.Q.A was the original trigger of this file, as it was for the Northern Québec Airport Program Agreement signed on September 27, 1983 (*Appendix J*), its contents has now been, if nothing else, defined and enriched by the above history. For instance, the preamble of the Airport Agreement enunciates the broad construction to be given to Sub-Section 29.0.36 and confirms, together with the

letters of Ministers Bacon and Ciaccia, the important economic dimension of these infrastructures. The preamble to the Airport Agreement reads in part as follows:

"WHEREAS the needs of the northern region of Québec require that certain measures be taken to promote its economic and social development and to offer its inhabitants an opportunity to contribute to and participate in its development;

WHEREAS to this end the parties have agreed to formulate and implement jointly an airport infrastructure planning and development program within the territory covered by the James Bay and Northern Québec Agreement and located north of 55 degrees latitude north (see Appendix A);

WHEREAS this program forms part of the commitments to be honoured by both levels of government under the provisions of the James Bay and Northern Québec Agreement;

WHEREAS the general objectives of this program are economic development and resource development, improvement of air transport and communication infrastructures and human development in the region;"

The position of the Inuit of Nunavik is that Marine Infrastructures are to be treated the same way as airports were. Both programs originate from the same J.B.N.Q.A. Sub-Section, both involve Transport Canada and Transport Québec, both are areas of Federal jurisdiction delegated to the province, and both are based on real needs and difficulties met in Nunavik. As a consequence, the Inuit of Nunavik feel that they are entitled to have Québec and Canada, in a shared arrangement, provide them with adequate Marine Infrastructures in all Nunavik communities, thus answering the needs and addressing the problems listed in the June 1989 Brouard Report. These needs and problems are described in the following section.

Statement of Needs and Problems

In a nutshell, the J.B.N.Q.A. implementation problem at hand is that, no more than Canada did, has not Québec lived up to its compounded and repeated undertakings to provide adequate Marine Infrastructures for the Nunavik communities.

However, in order to guide the Governments' actions in the future and to provide all concerned with an objective basis able to justify the level of spending required, it is appropriate that the actual needs of the Inuit of Nunavik in terms of marine infrastructure utilization and related issues be examined to some extent. After all, those are the very reasons why such undertakings by both Governments were given in the first place. Let us review them briefly.

A foreword may be in order. The needs detailed hereafter vary considerably in type, scope and nature. So do the problems they face. They are not of equal importance and their order is substantially that which appears in the Brouard Report. Some needs are basic while others are necessarily implied. Similarly, some problems are basic while others are consequential.

The Need for Food Sustenance

Today, the larger part (~70%) of the diet of the Inuit of Nunavik comes from the land at large, i.e. including the land proper, the sea, the islands and the sea bottom. This diet includes marine mammals (seal, beluga, walrus), fish (arctic char, salmon, trout, white fish), land mammals (mostly caribou), some waterfowl species and small game. As can be expected, little or none of these can be found within "walking" distance of any community.

The consumption habit of these various types of wild meats, which are the absolute basic staples of Inuit food sustenance and have been so from time immemorial, continue on from generation to generation. Of all the changes that their way of life has known over the years, the feeding habits of the Inuit are a near exception: genetically acquired taste and psychological dependance for their well-being keep them coming back for more. The hunters were traditionally of the most respected members of the community, and to a large extent, they still are.

But the hunters needed to be extraordinary navigators in order to harvest the food. This is truer than ever as some species, particularly marine like the beluga, are getting scarce and harder to find, moving further away from the inhabited areas. Migration patterns of other species, like the caribou, make it more accessible to communities where it had not been seen for generations while disappearing from areas where it used to be abundant. And so on.

All this calls for the hunters to travel. While winter travel is made by snowmobile and does not require much infrastructure, summer or ice-free travel is done by boat. And more clement weather makes summer the most productive time for harvesting and for bringing back home those thousands of pounds of precious meat which the freezers will keep until late in the winter. Therefore travel by sea is a structurally essential part of the way of life of the Inuit of today.

Such travel is not exclusive to hunters. Most Inuit families have camps in rich hunting grounds. Construction materials and tools as well as related goods and equipment such as stoves, utensils, clothing, linen, fuel, ammunition, medication, food supplies like tea, flour, sugar, etc. must all be brought to these camps, and replenished regularly, particularly fuel which requires frequent resupply. Throughout Nunavik, entire families go out hunting for weeks at a time during the summer, and for shorter periods during the spring and fall.

There are other traditional activities associated with camping: the trapping of small animals; berries are gathered by the women and mussels are lifted from the sea floor at low tide; butchering and cooking, skinning and fur treatment, kayak and harpoon construction, as well as navigation, orientation, local geography and survival techniques are all being taught to the young ones.

The problems. To start with, there are often no access road to where the boats and canoes must be left. Therefore most goods must be carried or dragged by three-wheeler and then by hand. There is no fuel available near mooring areas. The docking facilities in Nunavik are inexistant, so loading and offloading are difficult and perilous operations. Boats are often in a poor state of repair because they are repeatedly damaged by the elements due to a lack of safe anchorage near the communities. In addition, many boulders encumber mooring areas and beaches, so the winds and waves, when not the tides themselves, rock the boats onto one another and onto boulders, often causing serious damage as a rule, boats last only a few seasons and must be replaced regularly at high cost. Most beaches are small, rocky and overcrowded with canoes of all sorts. There is nowhere to safely store the canoes temporarily or seasonally. Getting damaged often, the various boats require frequent repairs: there are no indoor repair facilities near the shore and there is no electricity available on site, so power tools are out. Many of these operational problems plague other uses of marine transportation and will be described below, under other needs. Conversely, many of the problems described below also affect subsistence hunting activities.

The Need for Mobility

Mobility is so obvious in the South that most people would not think of it as an issue in the North. Yet it is. There are no roads up north, and travel by air is both costly and extremely limited in terms of reach and then in terms of just how many people can travel at such high cost. An individual Inuk cannot buy himself a seaplane and fly where he wants, when he wants. At least not as easily as a southerner can buy an automobile and crisscross a well developed road network. But most Inuit families can afford, and in fact do own, some kind of boat.

In addition, there is at times group travel organized at the community level for social events, happy or sad, like marriages and funerals, which require dozens of peoples at a time to go to another community. And of course, sometimes relatives just wish to visit one another. In the summer of 1988, more than sixty peoples from Salluit went to Cape Dorset in the Northwest Territories to visit relatives and attend a big wedding! This is frequent in the Hudson Strait communities. While there are no statistics on this, it can safely be assumed that this practice is generalized and popular.

The problems. Inuit carry out this travel in unbelievably primitive safety conditions, and not only at sea where their travel is not monitored nor guided with navigational aids. There has never been any official charting of routes and of marines approaches. All the problems described earlier apply here.

The Need to Stimulate Local Economies

Without repeating the portrait made above, travel by sea allows the professional hunters not only to feed their families but to contribute to the feeding of others through such structures as the Hunter Support Program through which meat is purchased from them and redistributed to the needy, the widows, the elders, etc...Meat is also sold to others who hold jobs that must be attended to year round and cannot hunt. For these professional hunters, hunting is a business because there is a need for their work at the community level. Other local entrepreneurs benefit from this as well: furs are sold to boot or parka makers who then market the final product. The same goes for eider down gathered at camp and incorporated into clothing.

The problem. The absence of local marine infrastructure is a hindrance to any attempt to develop local businesses where travel by sea is involved, which encompasses a major part of the business opportunities given the environment and the geography.

Commercial Fishing

Although most large scale fishing is carried out by large fishing companies, there is a commercial fishing activity at the community level where, say, arctic char is caught, tagged and sold to the Coop for resale. In Kangiqsualujjuaq, David Annanack, who at times employs up to 14 peoples, holds a commercial fishing license and sells his products to the southern markets. But David's business is barely surviving due to high production costs. Therefore, the communities and certain individuals use 35 to 45 foot long vessels to carry out hunting and fishing expeditions. This gives rise to particular problems.

The problems. These larger boats, with commercial potential, are a nightmare to launch and pull out of the water because there are no access ramps descending in the water. And there are no winches or pulling devices to effect these operations mechanically and safely. The lack of offloading facilities and equipments renders the loading of fuel and the offloading of meat and fish most difficult and at times dangerous for those involved. The boats must stay away from the shore while small crafts of all sorts commute, goods being lowered with cables of fortune up or down. There are accidents where people are injured and/or goods are dropped overboard. Since the timing of such activities depends on tidal cycles, necessary night-time operations are often further complicated and rendered dangerous by the absence of lighting on site.

The Need to Develop Intercommunity Trade

This is one of Makivik's top priorities. Substantial investments are contemplated, at the urgent request of the communities. Essentially, it is sometimes the straight sale, sometimes the barter or the exchange of goods between communities or between

some peoples in different communities, of products available between one community to another community where they are not available. For instance soapstone which cannot be found near every community and of which there are several varieties. For instance caribou meat which has migrated to the west, or seal meat which is unavailable in Kuujuaq. Eider down is abundant around Kangirsuk but cannot be found in most places. Some timber is found only in rare places. The same goes for scallops and shrimps. Etc.

The problems to be encountered here are the same as for subsistence hunting, commercial fishing and sealift operations.

The Need to Develop Tourism

Whatever tourism there is in Nunavik is mostly a summer activity. Yet it is not much developed. The lack of publicity is not the only factor. A factor precedent to publicity is the need to develop integrated packages for both consumptive and non-consumptive tourists. And the price must be right.

Where possible, travel by sea offers an attractive and economical alternative to air travel (and is in fact sometimes the only means) for reaching outfitting and outpost camps, in addition to being in itself a worthwhile activity. A trip along the high cliffs between Ivujivik and Salluit, and a visit to Cape Wolstenholme are memorable events. So would be trips to Akpatok Island to photograph polar bears, or to other islands to see thousands of muirs nesting, or hundreds of walrus taking the sun...

The problems here are numerous. In addition to good navigational equipment and conditions, tourists expect and require a high, a professional degree of care and safety. Those tourists must be safely ferried from their lodging quarters or from the airport to the boat. Tourists need safe boarding. They need docks to walk on, with safety ramps, good lighting. There is no public general convenience building on site. Finally navigational aids such as beacons are necessary to guarantee safe passage at critical locations.

The Need for Safe Anchorage and Mooring

This is self-explanatory but it still requires mentioning because of the specific problems it raises.

The problems. Smaller canoes and speedboats must be distinguished from fishing boats and peterheads. The smaller craft are presently either tossed around or sometimes taken away by the elements and often damaged. Consequently they have to be repaired often and generally last just a few seasons. In the summer of 1988, during a wind storm in Povungnituk, more than 100 such small craft were destroyed and/or sunken in less than ten minutes. They should be afforded some degree of protection.

The larger vessels are usually anchored in naturally protected areas but they must remain quite a distance away from the community. In some community like Kuujjuarapik and Inukjuak, access to these large vessels often involve an overnight stay in a tent because the community is not reachable in the same day as the anchoring, nor conversely can the boat be reached the same day of departure from the community. The ferrying of supplies is that much more complicated in those cases. In addition not being visible from the community, these vessels can sustain heavy damage in bad weather without anyone knowing nor being able to do anything about it. Such situations trigger a chain reaction of other negative consequences which the owners and the communities are not equipped to deal with (such as: there are no tugboats to drag damaged boats to a repair area, and there are no repair areas anyway).

The Need for Safe Boat Storage

Underlying all other marine activities is the assumption that while they are not being used, the various boats can be safely stored in areas where they are protected from the elements. This need comprises two levels: overnight safe storage away from tides and boulders, and winter storage.

The problems. Some problems are common to both small craft and larger vessels, others not. The biggest common problem is that all craft, large and small, get damaged while being descended in the water and while being pulled out because of the lack of ramp and winch and because of the roughness of the terrain.

In part, the small fleet is first hand-pulled and then dragged by three-wheeler through medium and small rocks, sometimes up cliffs (on the Hudson Coast) until the road is reached and then they are loaded onto all sorts of vehicles or makeshift trailers until their final destination: alongside houses, on top of shacks, or just face down on the ground for the winter. Other small crafts are left on the high shore, where there is a high shore and room to leave them on. Both solutions involve scratching boat bottoms, damaging fiberglass, aluminum or wood and, of course, the paint cover. Boats left on the ground, high or low, on the beach or in town, are also often damaged by winter elements and winter traffic.

Larger vessels are even harder to pull out of the water. The operation often requires all the good hands in town, aided by heavy equipment such as trucks and bulldozers *if they can reach the shore without getting stuck in the sand*, which happens often. Then the boat is hooked somehow and everyone and everything pulls at the same time while others try to maintain it vertical with lateral cables (some ships have fallen on their side). The finale is nothing short of acrobatic: the ship must be pulled up and up and hoisted, again somehow, until it reaches its berthing place on a fragile and intricate wood structure. At times, strong winds will dismantle such a house of cards and throw the boat on the ground.

All in all, these unbelievable conditions are the only ones prevailing, year after year. The cost of annual maintenance of any craft is a heavy hindrance on any type of

operation, let alone commercial ambition. Also, the boats have a short life. Many boats beyond repair litter the shores of Nunavik.

The Need to Facilitate Improved, Safer Sealift Operations

This need appears to have been best known to Government officials since it was originally the only one addressed by them. However this statement is also self-evident when one considers the importance of northern sealift operations, the dollars involved and the limited time period available for sailing and offloading materials and dry goods. The sealift operation has been well studied by Transport Québec officials (Service de la desserte maritime) and need not be described here.

The problems. While this annual marine activity occupies just a few days or just a few hours in the life of a community, it is a moment dreaded by all: ship owners, crew members, shippers, consignees and insurers. The little history of the sealift in Nunavik is mind boggling: stranded ships, lost barges, 25 ton trucks dropped in the water, hoist cables snapped, heavy machinery twisted, thousands of canned foods littering the beaches, etc. Each community can add its own particulars. The losses have never, to our knowledge, been totalled but it must be add up to tens of millions of dollars.

In the fall of 1988, the Mathilda Desgagnés landed askew on an uncharted sand bar outside Akulivik, and remained there for nearly three weeks, until it was dislodged by Coast Guard vessels and a very favourable full-moon high-tide combination. General Salvage was avoided by hours only. The boat contained, among other cargo, 55 complete houses ready for assembly!!!

Shell Canada's fuel tanker threads each year more perilously the waters of Nunavik. The captains ask for more navigational aids, particularly for night sailing, bathymetric studies of the approaches, charts for the route surrounding Nunavik and even some dredging works at particularly dangerous places. The very real danger of an oil spill is constantly present in everyone's mind. There have been unfortunate precedents for this but luckily, nothing major.

Yet while approaching the communities is hard, and offloading is difficult, the problems do not stop here. There are no offloading docks to speak of, certainly no harbours, and no local offloading equipment such as barges and/or cranes. So each sealift vessel carries its own offloading equipment, which takes away a considerable amount of space on deck which could otherwise be used to stow goods, particularly heavy equipment. So there is a waste factor involved, a serious cost-inflating element.

Then the community's problems begin: where do we put all the goods being brought by the boats? They cannot be moved up to their final destination immediately, sometimes ever. They cannot be left where the tide or the elements may damage them or even take them away. Yet, there no cleared beaches and no temporary storage pads to keep high and dry all this precious cargo. A lot of further waste occurs here. The communities are sometimes unable to absorb all this influx in time for its

use. Some heavy pieces sink slowly in the sand and each effort to pull them out only serves to plunge them deeper...

In addition, during sealift operations, the local fleet must be relocated somewhere else because the entire landing area is occupied and remains occupied, all or in part, for several days, sometimes longer. This situation considerably disrupts local activities but more importantly, it forces all owners to move their boats in less favourable and more remote locations.

Proposed Solutions

The Canada/Québec/Inuit Working Group on Marine Infrastructure

While the needs and problems listed above do not exhaust the subject matter, they already give a good general overview of the task at hand. The first and most immediate conclusion which stems from the foregoing is that the Québec Government must mandate clearly Transport Québec to participate actively in the above-named Working Group, in line with its various undertakings and irrespective of the personal opinions of high ranking officials of that Department. The Government's policy as expressed by Cabinet should also be the departmental policy.

This participation requires the appointment of an official representative, assisted by the appropriate resource personnels such as specialists in the fields of Sealift Operations, Planning and Programming, Engineering and Design, Environment, Finance, Contract, etc. Perhaps, given our proposed recommendations for solutions hereafter, some other specialists from MAPAQ, SAA and MLCP should be included as well.

This participation should be timely, i.e. it should start immediately and strive actively to reach a tripartite agreement as soon as possible. The present target date for a draft agreement is October 1, 1994. Adequate funding matching Transport Canada's (subject to final cost-sharing adjustment) should be allocated to this Working Group immediately so that the preliminary studies necessary to evaluate the feasibility and cost of the entire Program can start in the summer of 1992. Such tripartite agreement should cover the following elements:

- (a) A statement of the objectives of the Program;
- (b) The administrative responsibilities of each party, including an active role for Kativk Regional Government and the municipalities during the planning, construction and operations phases;
- (c) The financial responsibilities of each party;
- (d) A definition of standards to be applied;

- (e) An agreement on the ownership of the infrastructure;
- (f) An order of priority among Nunavik communities;
- (g) A critical path and calendar of work for the entire program;
- (h) Undertakings to grant an effective priority of employment and contracts to the Inuit of Nunavik and their enterprises, any contract or sub-contract itself to include a mandatory Inuit employment provision;
- (i) A commitment to properly assess the social and environmental impacts of each project, on the ground and in the adjoining waters;
- (j) Provisions pertaining to the operation and maintenance of the facilities once built;
- (k) The charting of marine approaches where necessary for safe passage, and the installation and maintenance by the Canadian Coast Guard of adequate navigational aids;
- (l) Reporting and controls.

But this Position Paper would not be complete without the Inuit of Nunavik proposing their own solutions to the various needs and problems listed in the preceding section. Largely borrowed from the Brouard Report, the following solutions are only preliminary findings that do not prejudge the specific recommendations and final agreement on the matter which is to be reached between the parties.

Specific Solutions

Two main principles guide our choice of solutions. The first one is that each community has its own difficulties with its marine environment. Each has its own projects for the future, and its own priorities. Therefore, contrary to the Airport Program, all communities of Nunavik must be included in the marine masterplan and each must have its specific problems attended to. The second principle is that since no two communities are the same and each possesses its own physical characteristics, each must receive a custom-designed marine infrastructure. The Ungava Bay communities have special problems with some of the longest/highest tides in the world over a rocky bottom, while Hudson Bay communities have barely any tide at all over beaches that are narrow, sandy and sinking-soft. Some communities are located where currents and/or winds are strong, and where the boats are constantly threatened with being sucked out to sea. In Kuujuaq, the Koksoak River has sustained a decrease of its flow and depth, making navigation risky with new boulders appearing every year in different places: it needs a deep water pier. Each community should therefore be treated like a different client requiring a made-to-measure solution. A smaller community requires less elaborate infrastructures than a

large one. A community without commercial fishery potential requires less sophisticated equipment. And so on.

Despite the different local physical distinctions and constraints, some needs have been reported by all communities. This composite common denominator relates to infrastructure and equipment for which only the size should vary. Those common facilities include:

1. An **access road** connected to the local street network from the marine infrastructure;
2. A clean **beach**, cleared of boulders;
3. A **partly enclosed area** where small craft can be attached to **floating docks or pontoons**, and accessed easily, protected from the currents by a **breakwater** where necessary;
4. An **concrete access ramp** for putting boats, including the 45 footers, in the water and pulling them out;
5. An **offloading post**, possibly at the end of a road ending in "U" surmounting the breakwater, at its deepest point, to be used by all larger craft including sealift barges and fishing boats;
6. An **offloading pad** to be located on higher ground adjacent to the access road to temporarily stack arriving goods, and capable of accepting many containers (the ones to be sent back, and the in-coming ones);
7. Proper **lighting and electrical connection** should be available on site;
8. A good size **multi-purpose building** should be erected on the shore, along the access road, vis-à-vis the access ramp. To this building should be attached and anchored a covered **electric winch** in line with the center line of the ramp. The building should comprise three inner sections: one common **repair shop**, a large **freezer**, and multiple locker-type **storage spaces** for the users' parts, gear, tools and sundry items;
9. An outside common **covered rack** to slide in reversed canoes and speed boats;
10. A **fuel reservoir and pump**;
11. A system of both high-ground and above/below water-level battery-operated **beacons and navigational aids** to be supplied, installed, adjusted and maintained by the Canadian Coast Guard;

12. The creation of a local position equivalent to "Harbour Master" or marine infrastructure manager to be employed by the municipal corporation or Kativik Regional Government after proper training;
13. Kativik Regional Government could act as *maître d'oeuvre* for the purposes of calling tenders, contract awarding and surveillance authority;
14. The municipalities could become operators of the local infrastructures under contract from Transport Québec;
15. Generally, the formulas adopted for the Airports Program could be followed unless they can be improved upon.

Kuujuaq is a special case in two respects. (1) Because of the repeated delays in starting the Marine Infrastructure Program over the last three years, Kuujjuamiut Inc. has initiated its own project along the lines described in this Position Paper and is requesting to be included in the upcoming Program with full credit for the work done. Obviously the amount is up for negotiations with the Working Group. (2) Because of the combined effect of the size of the community sealift and fuel needs and of the restrictions to river traffic in the shallow Koksoak, a "deep water" pier was and is still contemplated at a point north of the community. It is a position of this paper that this pier should be included in the Program. Kuujjuamiut has two significant contributions to offer the Working Group in this regard: (a) several professional studies of the Koksoak and its shores near Kuujuaq, their characteristics, potentials and constraints, and (b) a capital contribution of \$5,000,000. toward the construction cost of the pier.

* * *

N.B.

This Position Paper is tabled **without prejudice** to such other and further claim which Makivik and/or the Inuit of Nunavik may have with respect to Marine Infrastructures. Our overall concern is both to leave nothing out while not presenting the same issue more than once under different headings.

* * *

APPENDIX "A"

**Letter sent by Kativik Regional Government to Mr.
Marc-Yvan Côté, Minister of Transport Québec,
on February 22, 1988**



ᑭᑭᑭᑭ ᓄᓄᓄᓄ ᑭᑭᑭᑭ

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

22 February 1988

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

Ministère des Transports Cabinet du Ministre		
DATE DE RÉCEPTION MAR 15 1988		
CODE DE CLASSIFICATION		

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 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.

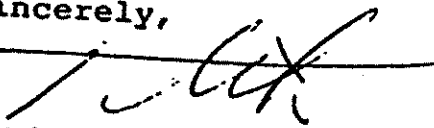
Furthermore, we request immediate suspension of Transports Québec's program for the construction of wharves, which may prove useless or inadequate. The construction of wharves and docking facilities can go ahead only once Transports Québec has met with the Kativik Regional Government and Transport Canada 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

APPENDIX "B"

**Agreement Canada-Québec on Transportation
Development 1985 - 1990**

AGREEMENT

CANADA QUÉBEC

Canada-Québec
Subsidiary Agreement
on Transportation
Development
1985-1990

Canada Québec

The content of the present publication
has been prepared jointly by the
Corporate Co-ordination Bureau (Regional
Industrial Expansion) and le
Secrétariat aux Affaires Intergouvernementales
canadiennes du Québec.

Published by:
Les Publications du Québec

Legal deposit — 4th quarter 1985
Bibliothèque nationale du Québec
National Library of Canada
ISBN-2-550-12491-X
© Gouvernement du Québec
Government of Canada

TABLE OF CONTENT

Canada-Québec Subsidiary Agreement on Transportation Development	7
Schedule "A" Summary of transportation development in Québec	24
Schedule "B"	
A Programming	27
B Financial contribution of the Governments of Canada and Québec	28
C Components of the Subsidiary Agreement	28
i: Research and development program	28
ii: Highway improvement program	29
iii: Marine and air services program	30
iv: Urban transportation program	33
v: Management and public information program	34
Schedule "C" Canada-Québec Subsidiary Agreement on Transportation Development	35-36

**CANADA-QUEBEC
SUBSIDIARY AGREEMENT ON
TRANSPORTATION DEVELOPMENT**

THIS AGREEMENT made this 8th day of July, 1985.

BETWEEN:

THE GOVERNMENT OF CANADA represented herein by the Minister of Transport and the Minister of State (Transport);

OF THE FIRST PART

AND:

THE GOVERNMENT OF THE PROVINCE OF QUEBEC represented herein by the Minister responsible for Canadian Intergovernmental Affairs and the Minister of Transport;

OF THE SECOND PART

WHEREAS the Government of Canada and the Government of Quebec have entered into the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement on December 14, 1984, for the purposes of attaining the following objectives:

- (a) to intensify the economic and regional development of Quebec and to create an environment in which Quebec and its regions can achieve their economic potential through, in particular, the enhancement of their own comparative advantages, the development and strengthening of productive enterprises and by the growth of employment;

(b) to consolidate and improve opportunities for employment and income so that the population of Quebec can contribute to the economic and regional development of Quebec, and to benefit from it, given that human resource development is an integral element of economic and regional development;

(c) to facilitate consultation on and coordination of the economic and regional development policies, programs and activities of both governments, in order to benefit as much as possible from development opportunities and to reduce constraints to such development.

WHEREAS the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement provides that where Ministers who have signed the said Agreement have identified measures to be undertaken requiring a financial obligation on the part of the Government of Canada and the Government of Quebec, implementing Ministers can jointly elaborate, negotiate and enter into a Subsidiary Agreement describing the responsibilities of the Government of Canada and the Government of Quebec, specifying the measures that one or the other or both governments will want to use for implementation purposes, providing for the establishment of a Management Committee to administer and manage the Subsidiary Agreement, and providing, where appropriate, for the following:

- (a) coordination of existing federal and Quebec policies, programs or activities which support the measures to be implemented;
- (b) support, including financial assistance not available under other existing government programs;
- (c) where joint funding is agreed to for projects implemented by the Government of Quebec, or where joint or complementary activities are agreed to, the Subsidiary Agreement shall specify the proportion of the costs to be assumed by each government and the maximum of their contributions.

WHEREAS Schedule "A" of the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement identifies transportation as a strategic priority and emphasizes, *inter alia*, that transportation services play an essential role in terms of supporting commercial exchanges between regions and foreign markets.

WHEREAS the Ministers who have signed the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement have determined that the measures to be implemented include a Subsidiary Agreement directed to transportation development, which will include measures such as establishing adequate infrastructure, for instance, in peripheral regions and systemic productivity improvements through research and development.

WHEREAS the Governor in Council, by Order-in-Council No. P.C. 1985-2161 of the 4th day of July, 1985, has authorized the Minister of Transport and the Minister of State (Transport) to enter into this Agreement on behalf of the Government of Canada; and

WHEREAS the Government of Quebec, on the recommendation of the Minister responsible for Canadian Intergovernmental Affairs and the Minister of Transport, has approved the terms and conditions of this Agreement by Decree No. 1346-85 dated the 3rd day of July, 1985.

NOW THEREFORE THIS AGREEMENT WITNESSETH that in consideration of the premises, covenants and agreements herein contained, the parties convene and agree as follows:

1. Definitions

1.1 In this Agreement,

- (a) "Eligible costs" mean reasonable and direct costs incurred for the purpose of this Agreement that are:

- (f) "Management Committee" means that body that will be established pursuant to section 6.1 of this Agreement;
- (g) "program" means a principal component of this Agreement as outlined in Schedule B to this Agreement;
- (h) "project" means a subdivision of a program; and
- (i) "Quebec Minister" means the Minister responsible for Canadian Intergovernmental Affairs for Quebec and includes any other Minister authorized by him to act on his behalf.

2 Purpose and objectives

2.1 The purpose of this Agreement is to promote the coordination of efforts between the Government of Canada and the Government of Quebec in the transportation sector, in order to assist regional and economic development by facilitating the movement of persons and goods within and between the various regions of Quebec and Canada, and with other countries, in the context of the perspectives outlined in Schedule "A".

2.2 The objectives of this Agreement are to:

- (a) increase the productivity of the Quebec transportation system by way of research and development, studies and demonstration projects in areas of future strategic importance;
- (b) improve the access of people and goods to and from the Lower North Shore region by co-ordinated improvements to the transportation infrastructures;
- (c) improve access and support economic activity in peripheral regions of Quebec by improvements to

- (i) invoiced by a third party under a contract to a third party awarded through competition or direct negotiation for goods and services made under this Agreement; or
- (ii) any other cost which is determined and defined as an eligible cost by the Management Committee;

but, unless expressly permitted by the Management Committee, shall not include costs which are:

- (iii) any salary or benefit paid by either party to any of its permanent employees, or those of one of its agencies; or
- (iv) any cost incurred by either party for the use of any fixed assets which are the property of that party, or any overhead or indirect cost which are incurred by that party or those of one of its agencies.

(b) "Federal Minister" means the Minister of Regional Industrial Expansion for Canada and includes anyone authorized by him to act on his behalf;

(c) "fiscal year" means the period commencing on April 1 of any year and terminating on March 31 of the immediately following year;

(d) "Implementing Federal Minister" means the Minister of Transport for Canada and includes anyone authorized by him to act on his behalf;

(e) "Implementing Quebec Minister" means the Minister of Transport for Quebec and includes anyone authorized by him to act on his behalf;

highway infrastructures and infrastructures and equipment for the marine and air modes;

(d) contribute, in the field of urban transportation, to greater efficiency in transportation by improving intermodal stations and terminuses and by interventions designed to improve the operation of the transportation system at important junctions in the network.

3. Implementation of measures

3.1 To achieve the objectives outlined in section 2.2, the Government of Canada shall undertake and pursue, in accordance with its laws and policies, the joint and complementary activities arising from the programs outlined in Schedule B for which it is responsible in accordance with the terms and conditions of this Agreement.

3.2 To achieve the objectives outlined in section 2.2, the Government of Quebec shall undertake and pursue in accordance with its laws and policies, those projects which will be jointly financed and the joint and complementary activities arising from the programs outlined in Schedule B for which it is responsible in accordance with the terms and conditions of this Agreement.

4. Financial provisions

4.1 Notwithstanding anything in this Agreement, the expenditures to be made by the Government of Canada in connection with projects hereunder, whether jointly funded projects or projects other than jointly funded projects, shall not exceed EIGHTY-FIVE million dollars.

4.2 Notwithstanding anything in this Agreement, expenditures to be made by the Government of Quebec in connection with projects hereunder, whether jointly funded projects or projects other than jointly funded projects, shall not exceed EIGHTY-FIVE million dollars.

4.3 The monetary obligations of the Government of Canada hereunder are subject to the express condition that there be an appropriation by the Parliament of Canada of the monies necessary therefor for the fiscal year in which any such obligation would come in course of payment.

4.4 The monetary obligations of the Government of Quebec hereunder are subject to the express condition that there be an appropriation by the Legislative Assembly of Quebec of the monies necessary therefor for the fiscal year in which any such obligation would come in course of payment.

5. Amendment

5.1 Subject to section 5.2, this Agreement may be amended from time to time by the written agreement of the Implementing Federal Minister and the Quebec Minister.

5.2 No amendments to the purpose and objectives described in sections 2.1 and 2.2 nor to the provisions of sections 4.1, 4.2, and 7.3, and no amendment which could alter the nature of the programs outlined in Schedule B, shall be made without the prior approval of the Governor in Council and the Government of Quebec.

6. Management and coordination

6.1 A Management Committee will be established and shall be composed of four (4) persons. It will be co-chaired by two senior officers designated by the Implementing Federal Minister and the Quebec Minister respectively; it will include one ex-officio member representing each of the Ministers who have signed the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement.

6.2 Each member of the Management Committee may, in writing, authorize another person to attend and to vote

objectives of this Agreement and, when specified in Schedule B, the approval of any project hereunder:

(c) the approval of the modalities of implementation of any project hereunder as well as a detailed estimate of eligible costs for such project. The Management Committee will determine the appropriate documentation forms which must be submitted to the Management Committee for the purposes of obtaining the approval of the modalities of any project hereunder.

(d) to prepare and submit annually, during the currency of this Agreement, a report on the progress of the work provided for under this Agreement prior to the annual meeting of the Ministers referred to in section 5.1 of the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement;

(e) to approve the establishment of appropriate advisory committees for the projects hereunder, including technical and public information committees as required, and to make the necessary arrangements for the attendance of representatives from other departments, agencies and the private sector at Management Committee meetings where their presence could contribute to the effectiveness of the Management Committee;

(f) to ensure that all contracts and agreements with a third party incorporate all relevant provisions of this Agreement;

(g) to maintain the appropriate financial records and reports required by section 5.4 of the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement; and

15

at the meetings of the Management Committee on behalf of that member.

6.3 The quorum for all meetings of the Management Committee shall be the two chairpersons of the Committee or their representatives duly authorized pursuant to section 6.2

6.4 The decisions of the Management Committee at any meeting shall be acted upon only if taken unanimously.

6.5 Any matter with respect to which the Management Committee is not unanimous may be referred to the Implementing Federal Minister and to the Implementing Quebec Minister and the matter held in abeyance until a consensus has been reached.

6.6 The Management Committee shall continue to exist and to operate after the termination or the expiry of this Agreement until all projects hereunder have been completed.

6.7 The Management Committee shall be responsible for:

(a) the general administration of the programs including the design and implementation of all procedures to facilitate this administration; of the preparation of appropriate documentation to accommodate the budgetary cycle of each of the parties hereto; and the development of an annual schedule of work and of an annual financial forecast;

(b) to recommend to the Implementing Federal Minister and to the Implementing Quebec Minister the cancellation or the addition of any project to the programs provided for in this Agreement when the Management Committee considers that such measures would be conducive to the achievement of the

14

(h) to carry out any other duties, powers or functions specified elsewhere in this Agreement or such as may be assigned to the Management Committee by the Federal Minister and the Quebec Minister, or the Implementing Federal Minister and the Implementing Quebec Minister.

6.8 The Management Committee will establish and revise from time to time rules and procedures pertaining to the conduct of its activities.

6.9 The Management Committee shall establish a secretariat, which will assist the Committee in administering the ongoing activities of the Agreement. This secretariat shall be managed by a representative of the Quebec Minister; however, a representative of the Implementing Federal Minister and a representative of the Implementing Quebec Minister shall participate in the preparation of the agenda and the minutes of each meeting of the Management Committee. The duties and functions of the secretariat shall be defined by the Management Committee.

7. Authorization of projects

7.1 Before approving any project arising from a program provided for under this Agreement, the Management Committee shall examine such project to ensure that it is consistent with the objectives of this Agreement and of the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement.

7.2 Before a project arising from a program outlined in Schedule B shall be deemed, for the purposes of this Agreement, to be a project hereunder, such project must be approved by the Management Committee and, when required by the provisions of Schedule B, be approved by the Implementing Federal Minister and the Implementing Quebec Minister.

7.3 No project hereunder may be approved after the termination or expiry of this Agreement in accordance with sections 13.1 and 13.2.

8. Management of contracts

8.1 Each party may enter into one or more contracts with third persons or may utilize its own resources to implement a project hereunder. Nothing herein prevents the contracting party for any project hereunder from arranging with the other party hereto for the delivery of part of a project hereunder which it has the responsibility to implement.

8.2 Any contract entered into by either party with a third person for any project hereunder shall be awarded and administered in accordance with the administrative and management procedures of such contracting party.

8.3 Reports, documents, plans, maps and other materials prepared by a third person who has been awarded a contract by either party for any project hereunder shall become the property of the contracting party and that party shall provide to the other party hereto upon request, copies of the aforementioned reports, documents, plans, maps and other materials which it acquires as a result of carrying out its responsibilities under this Agreement.

8.4 Both parties shall use Canadian goods and services in carrying out any project hereunder to the full extent to which they are procurable, consistent with proper economy and the expeditious carrying out of such project.

8.5 Any contract entered into by either party with a third person for any project hereunder shall provide:

- (a) that any of the members of the Management Committee or a duly authorized representative shall be

permitted to inspect the progress of the work carried out under the aforementioned contract at all reasonable times; and

(b) that the third person will respect all applicable labour laws and standards.

8.6 Each party shall indemnify and save harmless the other party hereto, its officers, servants and agents against all claims and demands of any third person arising out of the implementation of a project hereunder except to the extent that claims and demands relate to the act or negligence of any officer, employee or agent of the other party hereto acting in the execution of their duties.

8.7 Upon the completion of any project hereunder, each party or the third person assigned to the ongoing responsibility for such project shall take over full responsibility of that project's operation, maintenance and repair, except in cases where other arrangements between parties hereto specifically apply. Where the ongoing responsibility for the operation, maintenance and repair of any project hereunder is to be vested in a third person, the contractual arrangements made between the contracting party and the said third person shall provide a section in order to save the Government of Canada and the Government of Quebec harmless from any claims, demands, actions, and causes of action which may be made against them arising out of the operation, maintenance and repair of any such project.

9. Payment procedures

9.1 In the case of a jointly funded project hereunder implemented by the Government of Quebec, the Government of Canada, on the recommendation of the Management Committee, shall pay to the Government of Quebec its share of the contribution in respect of such project. For this purpose, the Government of Quebec shall submit promptly, as the work progresses, progress

claims setting out the eligible costs which it has incurred and paid in connection with each such project and the share of the eligible costs which must be reimbursed by the Government of Canada. These progress claims shall be certified by an agent designated by the Government of Quebec and shall be verified by the Management Committee.

No claim for any costs over the estimated eligible costs forecasted in the detailed estimate nor for any eligible costs incurred and expended after completion date of the project shall be made unless the Management Committee approves the reimbursement of such costs.

9.2 In order to assist with the interim financing of part of the eligible costs of a jointly funded project, the Government of Canada may, if the Government of Quebec so requests and, notwithstanding the provisions of section 9.1, make an initial quarterly interim payment and thereafter, monthly interim payments based on a forecast of its share of the eligible costs in respect of such project. An accounting for any preceding advances will be required before any further advances can be made.

9.3 In the case of a joint or complementary activity which involves the payment of a financial contribution to a project in the public sector within the jurisdiction of the Government of Quebec, including universities, the Government of Canada, on the recommendation of the Management Committee, shall pay to the Government of Quebec its share of the contribution in respect of the project. The provisions of section 9.1 apply in respect of such payment.

9.4 In the case of a joint or complementary activity other than that referred to in section 9.3, each party shall, in accordance with its own payment procedures, pay directly to the beneficiary its share of the contribution in respect of the project.

9.5 Notwithstanding subsections 9.1, 9.2, 9.3 and 9.4, the Government of Canada will not have to reimburse the Government of Quebec or a beneficiary for the share of the eligible costs incurred and expended after the expiration of a period of twelve months as of the termination or expiry of this Agreement; the Government of Canada will not be responsible to pay any claim which is received more than twenty-four months after the termination or expiry of this Agreement.

10. Audit procedures

10.1 Each of the parties shall ensure that proper and accurate accounts and records are maintained with respect to each project hereunder which it is implementing. Each of the parties hereto may audit the amounts of all claims of the other in respect of any jointly funded project hereunder which the other has implemented and the accounts and records related thereto, and any discrepancy between the amounts paid by any of the parties hereto and the amount payable under this Agreement shall be promptly adjusted.

10.2 Each of the parties hereto will provide at the request of the other party hereto all information that would indicate that a project hereunder has been undertaken or completed and the costs incurred with respect thereto.

11. Public information

11.1 The Government of Canada and the Government of Quebec agree to prepare press releases jointly, and to prepare and participate jointly in communication programs related to this Agreement. To this end, the Government of Canada and the Government of Quebec agree and accept:

(a) to collaborate in the preparation and the implementation of a public information program;

(b) to announce jointly all projects authorized by the Management Committee;

(c) that all calls for tenders associated with projects hereunder must contain the following sentence: "This development project is financed by the Department of Transport of Canada and the Department of Transport of Quebec";

(d) that all advertisement panels on work sites for any project hereunder must mention that the project is the joint realization of both levels of government under this Agreement;

(e) that the Government of Canada and the Government of Quebec have the right to provide and install, upon completion of the project, where it is possible, a permanent plaque or board bearing an inscription respecting the intent of section (c); and

(f) to organize jointly, and in concert with the recipients of a contribution, the official ceremonies related to projects hereunder.

12. Evaluation

12.1 The information judged necessary by either party to complete an evaluation of the socio-economic impact of this Agreement in terms of its stated objectives shall be furnished on request by the other party pursuant to the evaluation framework specifying the evaluation criteria, which shall be developed by the Management Committee and appended to this Agreement within the year following the signature of this Agreement. To this end, the Government of Canada and the Government of Quebec agree and accept:

(a) to exchange all relevant information and data as may be reasonably required for any evaluation that pertains to this Agreement;

(b) to consider, within twelve months prior to the termination date of this Agreement, the evaluation framework and the data and information generated, in order to undertake a comprehensive evaluation of the Subsidiary Agreement.

13. General

- 13.1 This Agreement shall commence on and take effect from July 8, 1985, and, subject to section 13.2, shall terminate on March 31, 1990.
- 13.2 Notwithstanding section 13.1, this Agreement may be terminated at the end of any fiscal year, following the expiration of at least three years from the date of execution hereof, by either party giving to the other at least two clear fiscal years' notice in writing thereof.
- 13.3 The laws of the Province of Quebec shall apply to this Agreement.
- 13.4 Any contribution paid by Canada shall be exempt from the application of section 5 of the Fair Wages and Hours Labour Act R.S.C. 1970, c. L-3.
- 13.5 No member of the House of Commons of Canada or the Legislative Assembly of Quebec shall be admitted to any share of part of any contract, agreement, or commission made pursuant to this Agreement or to any benefit arising therefrom.
- 13.6 Nothing in this Agreement is to be construed as authorizing any one of the parties hereto to contract for or to incur any obligation on behalf of the other or to act as agent for the other.
- 13.7 The terms and conditions of the Canada-Quebec Economic and Regional Development Agreement shall apply to this Agreement.

138 This document and Schedules A, B, and C form the entire Agreement of the parties hereto.

IN WITNESS WHEREOF this Agreement has been executed on behalf of the Government of Canada by the Minister of Transport and the Minister of State (Transport) and on behalf of the Government of Quebec by the Minister responsible for Canadian Intergovernmental Affairs and the Minister of Transport.

in the presence of

GOVERNMENT OF CANADA

Witness

Minister of Transport

Witness

Minister of State (Transport)

GOVERNMENT OF QUEBEC

Witness

Minister responsible for
Canadian Intergovernmental
Affairs

Witness

Minister of Transport

SCHEDULE "A"

SUMMARY OF TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN QUEBEC

General

Because of its vast territories and its economic and demographic importance within Canada, Quebec has, over the years, acquired a highly developed and diversified transportation system. The strategically important geographical position which has made the province a major point of access to the continent, together with the extensive trade relations between its regions, with the rest of Canada and with other countries, account for the fact that transportation has always played a key role in the economy of Quebec.

Thus, transportation represents five per cent of the gross domestic product of Quebec and generates over 100,000 jobs a year. In addition, investment in the transportation network has a direct impact on the manufacturing sector, especially the large transport materiel manufacturing sector of Quebec, in the form of substantial purchases of equipment and services.

While it can be said that Quebec, and particularly the urban and industrial corridor in the St. Lawrence Valley, benefits from an adequate transportation system of good quality, a sustained effort will have to be made to modernise it and to increase its productivity in order to avoid its deterioration. This effort will have to concentrate most notably on improvements to infrastructure and equipment in a rapidly changing urban environment.

It is also necessary to strengthen the transportation network in the large outlying regions where many natural resources

are to be found as well as the refining and finishing activities that are becoming an increasingly important part of the over-all economy of Quebec. The quality of life and the productive capacity of isolated and semi-isolated regions are dependent on an adequate transportation network.

The Quebec transportation industry is one of the province's major attributes and deserves to be supported by significant research and development in a field where the technology is undergoing constant change. This is especially true with respect to the transport equipment manufacturing sector, which must operate in a competitive international market.

Objectives

It is with this perspective in mind that the Governments of Canada and Quebec have agreed to co-ordinate their efforts in the transportation sector in order to support regional and economic development by facilitating the movement of people and goods within and between the various regions of Quebec and Canada, as well as between Quebec and other countries; special efforts will be made to give access to remote communities, including native communities.

More specifically the following objectives will be pursued:

- a) to increase the productivity of the Quebec transportation system by way of research and development, studies and demonstration projects in areas of future strategic importance;
- b) to improve the access of people and goods to and from the Lower North Shore region by co-ordinated improvements to the transportation infrastructures;
- c) to improve access and support economic activity in peripheral regions of Quebec by improvements to highway infrastructures and infrastructures and equipment for the marine and air modes;

SCHEDULE "B"

CANADA-QUEBEC SUBSIDIARY AGREEMENT
ON TRANSPORTATION DEVELOPMENT

d) in the field of urban transportation, to contribute to greater efficiency in transportation by improving intermodal facilities and by other measures to relieve congestion at critical points in the network

A. Programming

Given the support, outlined in Schedule A, that transportation provides to the economic, social and regional development of Quebec, the Government of Canada and the Government of Quebec have agreed to work together to facilitate various improvements to this sector.

In order to do this, the two Governments will rely on five programs, described below, in the areas of:

- a) Research and development
- b) Highway improvements
- c) Marine and air services
- d) Improvement to urban transportation in the major centres of Quebec
- e) Management, evaluation and public information related to the preceding programs.

Further, the two Governments have agreed to attempt to achieve greater harmony between their plans for the future so as to increase the efficacy of projects that may be complementary. In particular, they will carry on discussions concerning the coordination of initiatives in the area of ports and marine infrastructures including those required in the medium and long-term for ferry services. Discussions will also be pur-

sued on an additional rail ferry facility on the North Shore if new industrial activity warrants it.

B. Financial Contribution of the Governments of Canada and Quebec.

The Canada-Quebec subsidiary agreement on transportation development represents total costs of \$180M to be shared equally by the two governments.

C. Components of the Subsidiary Agreement

I: Research and development program

Objective:

This program is intended to increase and accelerate R and D work in the field of transportation in Quebec with the aim of maintaining and strengthening industrial capacity in this sector (one of the strongest in the Quebec economy), as well as increasing the efficiency of the transportation system in order to ensure that it benefits from technological advances and remains highly competitive.

This program will cover four main sectors:

1. road transport systems technology,
2. rail transport systems technology,
3. transport micro-electronics and computerization, and
4. intermodal transport (particularly in Montreal).

Initiatives such as a demonstration project for inter-urban passenger vehicles and studies of truck transport, highway civil engineering, rationalization of the North Shore railway network, railway rolling stock technology, computerized management of road traffic and infrastructure and equipment maintenance and intermodal facilities at port terminals will be considered or undertaken.

As research and development work progresses, individual projects will be evaluated and, if necessary, defined more precisely or modified. Other, more promising initiatives might also be substituted.

Financial implications:

The two governments will allocate an estimated \$15M to this program during the life of the agreement.

The Management Committee will determine the eligible costs for this program and the contribution of each government.

Implementation:

The Management Committee will be responsible for recommending projects to the Ministers responsible for the agreement.

Projects will be implemented mainly through a program of research contributions to industries, universities or research centres involved in the area under study.

Projects in the public sector within the jurisdiction of the Government of Quebec, and including universities, can be jointly funded and managed by the Government of Quebec. The latter is then responsible for the implementation of such projects.

Where joint and complementary activities are involved, the Management Committee will assign the responsibility for each project so as to take advantage as far as possible of the existing expertise of either government.

ii Highway Improvement Program

Objective:

This program is intended to support economic activity and facilitate the access of goods and people to and from remote regions of Quebec by providing highway access where there is none or by improving the existing network.

More specifically, this program is intended to extend Highway 138 from Havre St. Pierre to Natashquan as well as from Blanc-Sablon to Vieux-Fort at the other side of the region.

Extensive improvements will be made to Highway 70 and to Highway 170 in the Saguenay-Lac St. Jean region.

The isolation of a whole sector of Abitibi will be relieved and access to resources there will be provided by transforming the forest road between Joutel and Authier-Nord into a link with the main highway network.

Finally, work will be undertaken to protect the pillars of the Laviolette Bridge which carries Highway 55 across the St. Lawrence. The vulnerability of this structure to the risk of marine collisions and its importance as a road link require this work to be done.

Financial implications:

The two governments will allocate an estimated \$98M to these projects during the life of the agreement.

The Management Committee will determine the eligible costs for this program and the contribution of each government.

Implementation:

Highway infrastructure improvement programs will be jointly financed by Canada and Québec and managed by the Government of Québec.

III Marine and Air Services Program

Objective:

This program will also be designed to improve access for goods and people and to support economic activity in severely isolated outlying areas of Québec, including native communities, by improving the service provided by the air and marine

modes. In the case of most of the projects described below there is no surface access, so that air and marine services are vital to the population of these regions.

More specifically, this program will include:

1. Marine and air services to the North Shore

A variety of projects will be undertaken to contribute to the improvement of marine and air services, which are a key element of the transportation system in this region because of its distance and isolation.

a) The construction of a new wharf at St. Augustine at a site that will improve navigation and provide better access to the village is planned; similarly, considerable improvements will be made to the wharves at Harrington Harbour and Tête-à-ta-Baleine.

b) Improvements to air services, in particular lengthening the runway at Blanc-Sablon Airport to permit Boeing 737 service, will reduce isolation at certain times of the year, allow for better response to emergency situations and support commercial development of fisheries.

c) Services from the wharf at Harrington Harbour to isolated localities will be improved by the construction of a modern barge which will ferry goods and people.

d) Improvements are planned for services to St. Augustine; technical studies will be carried out with a view to improving the link across the St. Augustine River and a road between the new wharf and the airport.

e) Aids to air navigation (LOC-DME) will be installed at the St. Augustine airport, thus completing the LOC-DME network linking all the main airports on the Lower North Shore. This will improve both the safety and the regularity of air services in the region.

This project will include:

- (i) provision of electronic equipment, and
 - (ii) associate infrastructure to allow for the installation of the electronic equipment.
2. *Marine services to communities in Northern Quebec*
- These services will be studied with a view to proceeding by way of a main wharf at Chisasibi (Fort George) on James Bay which is at the end of the road from Matagami. Complementary wharves to receive provisions at the various villages to be served would complete the planned service.

3. *Construction of an airport in Temiskaming*

An airport near Ville Marie in Temiskaming will allow air services to be provided to this relatively isolated area of Quebec, which has no regular air service or direct road links.

Financial implications:

The two governments will allocate an estimated \$31M to this program during the life of the agreement. The Management Committee will determine eligible costs for this program and the contribution of each government.

Implementation:

The Government of Canada will be responsible for the implementation of projects 1a, b and e(i) and assume all their costs.

The Government of Quebec will be responsible for projects 1c, d, e(ii), 2 and 3 and assume all their costs.

IV: Urban Transportation Program

Objective:

This program is intended to contribute to greater efficiency in urban transportation by way of initiatives aimed at improving the functioning of the transportation system at certain critical points in the Greater Montreal regional network, and by facilitating the development of intermodal stations in urban centres.

This program is intended more specifically to:

1. Reduce environmental impacts of throughways, in Montreal particularly, and develop a traffic control and regulation system for these high density road corridors; and
2. Contribute to the development of intermodal stations or terminals, in particular the construction of infrastructures at the Gare du Palais in Quebec and the integration of bus and coach services at that station.

Financial implications:

The two governments will allocate an estimated \$25M to this program during the life of the agreement.

The Management Committee will determine eligible costs for this program and the contribution of each government.

Implementation:

The Management Committee will be responsible for recommending projects to the Ministers responsible for the agreement.

Projects carried out under this program will be financed by Canada and Quebec and managed by the Government of Quebec.

V: Management and Public Information Program

Objective:

This program is intended to:

1. provide the necessary resources and equipment for the proper management of the agreement;
2. develop public information programs; and
3. ensure a satisfactory evaluation of the socio-economic impact of the agreement.

Financial implications:

The two governments will allocate an estimated \$1M to this program during the life of the agreement.

The Management Committee will determine eligible costs for this program and the contribution of each government.

Implementation:

The Management Committee will be responsible for recommending projects to the Ministers responsible for the agreement.

Jointly funded projects will be managed by the Government of Quebec. The Management Committee will assign responsibility for each project where joint and complementary activities are involved.

CANADA-QUEBEC SUB-AGREEMENT ON TRANSPORTATION DEVELOPMENT

SCHEDULE "C"
(\$000)

Breakdown of costs \$000		Total estimated costs		Description of programs and projects	
Canada	Quebec	Canada	Quebec		
		15,000	7,500	PROGRAM I	Research and Development
		50,000	25,000	PROGRAM II	Road Improvements
		18,000	5,000		1. Highway 138 -- Lower North Shore
		5,000			2. Autoroute 70/170 -- Alma/Labare
		5,000			3. Highway 55 -- protection of Laviolette Bridge
		5,000			4. Jonier/Aulhier-Nord Highway
		98,000	49,000	PROGRAM III	Air And Marine Transport
		20,000	6,000		1. Air and Marine Service Improvements, Lower North Shore
		6,000	5,000		2. Marine Services Improvements, Northern Quebec
		5,000			3. Terminalingue Regional Airport
		31,000	15,500	Sub-total	

APPENDIX "C"

Report authored by Mr. Jacques Brouard from
Transport Québec and published in June 1989

**INVENTAIRE DES ÉQUIPEMENTS ET
INFRASTRUCTURES MARITIMES
AU NUNAVIK**

Jacques Brouard, géographe
Transports Québec
Juillet 1989

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ANNEXES	I
LISTE DES TABLEAUX	II
LISTE DES CARTES	III
PHOTOGRAPHIES	IV
AVANT-PROPOS	1
SOMMAIRE	4
VILLAGES:	
KUUJJUAQ	5
KANGIQSUALUJJUAQ	18
TASIUJUAQ	24
AUPALUK	31
KANGIRSUK	36
QUAQTAQ	42
KANGIQSUJUAQ	48
SALLUIT	54
IVUJIVIK	63
AKULIVIK	70
POVUNGNITUK	76
INUKJUAK	84
UMIUJUAQ	93
KUUJJUARAPIK	100
CONCLUSION	109

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I	Sigles et abréviations	115
ANNEXE II	Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports 1985-1990 (p. 34)	116
ANNEXE III	Compte rendu des réunions 1 et 2 du sous- comité - infrastructures nordiques	117
ANNEXE IV	Échange de lettres entre M. Tikile Kleist et M. Marc-Yvan Côté	122
ANNEXE V	Synopsis des thèmes d'information et de consultation des villages inuit du Nouveau- Québec	127

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	Population	130
TABLEAU 2	Description des bateaux de pêche	131
TABLEAU 3	Estimation de l'apport relatif de chacune des espèces dans la consommation de 11 villages nordiques - 1977 - 1980	133
TABLEAU 4	Poids consommable des différents types de gibier (KG)	137

LISTE DES CARTES

KUUJJUAQ	17
KANGIQSUALUJJUAQ	23
TASIUJAQ	30
AUPALUK	35
KANGIRSUK	41
QUAQTAQ	47
KANGIQSUJUAQ	53
SALLUIT	62
IVUJIVIK	69
AKULIVIK	75
POVUNGNITUK	83
INUKJUAQ	92
UMIUJAQ	99
KUUJJUARAPIK	108
INVENTAIRE DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MARITIMES	(en pochette)

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

LA FLOTTE DE PÊCHE ET CHASSE AUX MAMMIFÈRES MARINS	138
CONGÉLATEUR COMMUNAUTAIRE	138
PÊCHE AUX PÉTONCLES	139
ENTREPÔT D'HIVER	139
KANGIQSUALUJJUAQ - HAUTEUR DES MARÉES	140
RETOUR DES CHASSEURS - PÊCHEURS - DISTRIBUTION DES PRISES	140
DÉSSERTE MARITIME - L'ABSENCE D'INFRASTRUCTURE	141
QUAQTAQ - CHENAL D'APPROCHE	141

AVANT-PROPOS

L'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports 1985-1990 prévoit un programme de transport maritime et plus précisément un programme d'amélioration de la desserte maritime des villages du Nunavik.

Suite aux pressions exercées par le Comité consultatif de l'environnement Kativik et aux échanges de lettres entre messieurs Marc-Yvan Côté, ministre des Transports et Tikili Kleist, président de l'ARK, le ministère des Transports interrompt son programme de construction de débarcadères en cours afin de permettre la création d'un sous-comité - Infrastructures maritimes nordiques - par le comité de gestion de ladite entente. Pour plus de renseignements sur ces questions, se rapporter aux documents présentés dans les annexes III, IV et V.

Suite à la décision prise lors de la dernière réunion de ce sous-comité, le ministère des Transports du Québec en collaboration avec Transports Canada, la Société Makivik et l'Administration Régionale Kativik ont entrepris une tournée de consultation.

La consultation s'est tenue du 13 février 1989 au 24 février 1989.

Dans le cadre de la consultation, tous les villages inuit (14) furent visités.* Les maires, les conseillers municipaux, les membres des corporations foncières, des représentants des chasseurs ainsi que des citoyens des villages nordiques ont participé activement aux discussions. On retrouvera les noms et fonctions de chacun dans les pages suivantes.

Il va sans dire que le but de cette visite était de recueillir dans une 1^{ère} étape une première fournée de renseignements nécessaires à l'élaboration d'une politique et d'un programme de construction d'infrastructures maritimes adaptées aux besoins des populations locales et pouvant faciliter les opérations de la desserte maritime.

Les thèmes abordés ont varié de l'historique du projet aux besoins locaux, des aspects environnementaux aux projets commerciaux, des infrastructures existantes ou plutôt inexistantes aux solutions envisagées, etc...

On pourra se référer à l'annexe V pour lire en détail l'agenda type qui a servi de base aux discussions.

* La collectivité Crie de Whapmagoostui n'a pas encore été contactée. Par ailleurs, d'autres villages n'ayant pas eu le temps de se préparer à notre venue, certains renseignements devaient nous être fournis par la suite.

On doit remercier pour leur collaboration les intervenants mandatés pour cette tournée. Il s'agit de M. Denis Pelletier de Hâvres et Ports - Transports Canada, de M. Philippe DiPizzo de l'Administration Régionale Kativik, de M. Willie Gordon et M. Gilles Gagné de la Société Makivik ainsi que M. Jacques Therrien du service du transport maritime, de Mme Noëlle Lemos du service de l'Environnement et de M. Jacques Brouard du Bureau du sous-ministre - tous trois du ministère des Transports du Québec.

SOMMAIRE

On retrouvera dans les pages qui suivent les données recueillies lors des consultations auprès de chacune des collectivités. On y retrouvera aussi les renseignements obtenus auprès du représentant du MAPAQ et du gérant de la Compagnie de la Baie d'Hudson de Kuujjuaq.

Les données obtenues sont les suivantes:

1. Date de la consultation
2. Population résidente
3. Nom des participants
4. Statistiques sur la desserte
5. Inventaire des équipements, infrastructures existantes et des plages
6. Difficultés d'opération
7. Faits saillants météorologiques et dynamique littorale
8. Considérations environnementales
9. Suggestions de la part des Inuit
10. Projets de développement économique
11. Aides à la navigation.

Il faudra se référer aux cartes annexées pour chacun des villages pour une bonne compréhension des données et à la carte synthèse pour un tableau comparatif reflétant l'ensemble des données.

KUUJJUAQ

LAT. 58° 06' long. 68° 24'

Date de la consultation: 14 février 1989Population résidente: 1450Représentants de la collectivité:

du conseil municipal:

Johnny Watt:	maire
George Konéak:	conseiller
Allan York:	conseiller
Jimmy Johannes:	conseiller
Johnny Adams:	conseiller

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:2489 tonnes métriques - volume: 8899 M³Inventaire des équipements

Bateaux de pêche:

- 1- Propriétaire: Johnny Peters
Nom: Anjusalluk
Longueur: 40'
Matériau:
- 2- Propriétaire: Charlie Gordon
Nom: Naturalik
Longueur: 40'
Matériau:
- 3- Propriétaire: Jimmy Gordon
Nom: DeBra Margo
Longueur: 35'
Matériau:
- 4- Propriétaire: Simisnie Berthe
Nom: Kangok
Longueur: 35'
Matériau:

Kuujjuaq

- 5- Propriétaire: Dave Chalmers
 Nom: Miss Del
 Longueur: 32'
 Matériau:
- 6- Propriétaire: George Koneak
 Nom: Lady Joanna
 Longueur: 35'
 Matériau:

Canots automobiles: 30

Chaloupes à moteur:~ 250

Chalands: 2 (shell) 19 000, tonneau - 21 000 T.

Avion sur flotte: 6 basés au Lac Steward

A venir: 3 chaloupes d'aluminium

Equipement de halage et de transport:

- Pépîne, remorques
- véhicules tout terrain et camionnette pour transporter la cargaison
- quelques bers

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Site # 1, vieux quai rendu inutilisable depuis la baisse du niveau d'eau de la rivière, plage de débarquement
- Site A, environ 500 mètres de plage servant pour les chaloupes à moteur qu'on échoue (un peu en retrait ou proche des maisons) plus Site de Baignade
- 2 chalands de Shell entreposés à mi-chemin entre le site # 1 et le ruisseau.

Difficultés d'opération

Desserte

Toute la question des manoeuvres sur la rivière tourne autour de la baisse du niveau d'eau. Les navires qui se ravitaillent de carburant et de marchandises doivent utiliser un pilote pour entrer dans la Koksoak, s'ancrer à plusieurs km du village et s'accommoder des marées (voir le compte rendu de la rencontre avec le gérant de la Baie).

Le déchargement du pétrolier à l'aide des chalands est d'une durée totale de 20 jours.

Activités locales

- congestion au site # 1:

Les propriétaires de bateaux de pêche ont à déplacer leurs embarcations qui nuisent aux chalands lors de la période de ravitaillement. La plage de débarquement n'offre pas assez d'espace et pour les embarcations locales et pour les chalands. De plus, la route d'accès est dangereuse.

- Manque d'abri:

vents, marées et courants les obligent à rentrer et sortir fréquemment canots et chaloupes de l'eau ce qui est lassant en plus d'endommager les

Kuujjuaq

embarcations. La baisse de niveau de la rivière les oblige à ancrer leurs bateaux de pêche dans le chenal (hauts fonds) mais même là, ce n'est pas sécuritaire.

- Manque d'infrastructure de débarquement:

Trop de manipulations de la cargaison, c'est pénible et de plus ces manutentions successives sont dangereuses en ce qui concerne les produits de la chasse et de la pêche (risques de contamination accrus).

- Nettoyage des blocs:

sans cesse à recommencer car ce sont les chasseurs eux-mêmes qui les ramènent afin de pouvoir s'y ancrer.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

Il n'y a pas de havre sécuritaire dû au fait de la violence des vents, courants et marées.

Les marées ont de 9m à 10m et il est impossible de maintenir un bateau de pêche à l'ancre étant donné la force des courants et la violence des vents.

Suggestions locales

Après un tour d'horizon des thèmes à l'ordre du jour, il se dégage qu'il est essentiel de compenser les chasseurs et utilisateurs d'embarcations en général pour les dérangements occasionnés à la rivière Koksoak par:

Kuujjuaq

- la construction en priorité d'un "port de pêche" au site # 2 et par
- la construction d'un quai en eau profonde au site #3. (Le site # 1 est quant à lui l'endroit actuel de déchargement).

De plus, on suggère d'emmurer le ruisseau (site # 4) pour y accéder avec les embarcations et les y accoster à des pontons flottants mais seule une quantité très limitée d'embarcations pourrait s'accommoder de cette solution.

Le site # 2 fait l'unanimité au conseil municipal. C'est dit-on le meilleur site pour accommoder les chaloupes à moteur, canots automobiles et bateaux de pêche à l'aide de pontons. Le fond est constitué de boue et il y aurait peut-être lieu de le draguer. Des études d'ensablement seront nécessaires pour déterminer la nature et le design d'un brise-lame.

C'est le seul site qui soit propice aux petites embarcations contrairement au site # 3 qui a trop de courant mais surtout qui est trop éloigné de la communauté.

Pour celui-ci, des argents sont prévus pour un quai en eau profonde. Plusieurs études sont déjà disponibles et on devra se référer à la "Convention Kuujjuaq 1988" pour obtenir plus de détails.

On devrait y ajouter entrepôts, glacière, électricité et route d'accès. Les navires de ravitaillement pourraient avoir accès au quai sans problème. On fait la remarque qu'un pétrolier comme l'Eastern Arctic

Kuujuuaq

devra s'alléger avant de pouvoir se rendre au site # 3 et que les bateaux de pêche pourraient y avoir accès. Finalement on fait remarquer qu'aucun des sites ne répond à tous les besoins de chacun des types d'embarcation.

Commentaires sur le site # 1:

pas solide, ne servira jamais aux bateaux et on devra utiliser des camions citernes pour transporter les produits pétroliers au lieu de déménager les installations pétrolières.

Considérations environnementales

- La plupart des activités de chasse et pêche se font plus en aval de la rivière et dans la Baie d'Ungava. Etant donné le "faible courant" de la rivière (depuis que son niveau a baissé), les algues s'accumulent dans les filets et on en pose de moins en moins. Seuls quelques pêcheurs continuent à poser des filets pour le saumon entre le village et le site # 3. (Avant on en posait près de la rive, d'un bord et de l'autre du village, plusieurs sortes de poissons étaient pris tels que poisson blanc et truite).
- Aucune cueillette de moules ou autres mollusques ne s'effectue en face du village.

Kuujuuaq

- Le Site A sert de lieu de baignade.
- Le site # 1 est reporté comme étant sale.
- Le nettoyage des captures se fait à l'emplacement même de la capture ou sur les gros bateaux.
- Le déversement des eaux usées se fait au dépotoir.
- Pour plus de détails sur la situation environnementale, on peut se référer aux documents de la SDBJ concernant ces projets.

Projets

- Tourisme: plans trop vagues à ce stade-ci.
- Possibilité de commercialisation de la viande de caribou et de la pêche.

Aides à la navigation

- L'installation de bouées lumineuses, faciliterait la navigation maritime.

KUJJUAQ

1ère rencontre: 14 février 1989

On n'établit ici que les commentaires et les grandes lignes suggérées par monsieur Camille Choquette, coordonnateur pour le MAPAQ.

- Proposition de l'ouverture d'une route d'hiver entre Caniapiscau, Kuujjuaq, qui permettrait de faire des économies, de l'exploration minière et créer des emplois, tout en servant de complément à la desserte maritime.
- Mise en place d'une machine à glace ou glacière.
- Préfère une infrastructure maritime à l'embouchure (55 km par voie d'eau) plutôt que les sites 1,2 ou 3 ce qui faciliterait l'accès au camp de pêche et de chasse situé en aval de la rivière.
- Présentement le MAPAQ ne subventionne que les équipements tels que bateaux et remorques, mais pourrait investir dans ce projet de pêche commerciale.
- Deux gros blocs dérangent la circulation des embarcations sur la rivière.

KUUJJUAQ

1ère rencontre: 14 février 1989 (suite)

Note: la suggestion d'un site en eau profonde à l'embouchure de la rivière fut catégoriquement refusée par la suite par le conseil lors de notre rencontre. Les raisons sont les suivantes:

- sécurité;
- coûts de construction et d'entretien;
- manque de véhicules pour une grande partie de la population;
- ne veulent pas ouvrir le territoire trop facilement.

KUJJUAQ

2^e rencontre: 14 février 1989

Rencontre avec le gérant du magasin de la Baie d'Hudson
M. Richard Jones.

Gérant du magasin de Kuujjuaq depuis 5 ans après avoir
été gérant du magasin à Inukjuak, Povungnituk, Kangirsuk
et Sanikiluaq pour un total de 14 années au Nord.

Tonnage de la desserte: 1 200 tonnes métriques
utilisation de 3 navires en
même temps

Durée de la desserte: 4 jours (24 heures sur 24) - 2
fois l'an

Bien que leur système personnel de desserte maritime
fonctionne relativement bien, la compagnie voit d'un
très bon oeil la construction d'une infrastructure
portuaire majeure avec entrepôt à Kuujjuaq. Il lui
serait alors possible de louer une surface
d'entreposage. La compagnie se propose d'acquérir
bientôt un bateau porte-conteneur pour leurs activités
et il va sans dire que le travail serait coupé de moitié
s'ils utilisaient un quai en eau profonde.

Il sera nécessaire de porter une attention environne-
mentale à la venue massive des conteneurs.

KUUJJUAQ

2^e rencontre: 14 février 1989 (suite)

De plus il est intéressant de noter que la compagnie souhaite devenir compétitive et commence à offrir son service de desserte aux tiers. Le représentant nous mentionne que le niveau des réclamations est très bas. L'an passé, il a été de l'ordre de 400,00\$.

Difficultés d'opération

- Il est à noter que la compagnie opère seule, n'utilise aucune main d'oeuvre locale, aucune surface d'entreposage (ils vont directement à leur entrepôt grâce aux remorques transportées à bord) et ont leur propre système d'éclairage avec génératrice.
- conflit avec les bateaux à l'ancre et les canots sur le rivage: bien que leur arrivée soit annoncée à la radio FM, ils doivent enlever eux-mêmes nombre d'embarcations locales avant de pouvoir décharger.
- Pas de problèmes techniques significatifs; bris minimes, à l'exception du fait que les bateaux frappent le fond depuis la baisse du niveau de la rivière.

KUUJJUAQ

2^e rencontre: 14 février 1989 (suite)

- Lundi et mercredi, à l'occasion des "beernight" de l'auberge, les opérations sont perturbées.

Projet

En 1989, la Baie pense utiliser le site A comme plage de débarquement, pour réduire son trajet entre la plage et son entrepôt.

KANGIQSUALUJJUAQ

Lat 58° 41' long. 65° 57'

Date de la consultation: 15 février 1989Population résidente: 483Représentants de la collectivité:

du conseil municipal

Kitty Annanak: mairesse
 Jim Stewart: gérant municipal
 Maggie Annanak: conseillère

de la corporation foncière:

Bobby Baron: corp. foncière
 Tommy Baron: corp. foncière
 Willie Emudluk: conseiller & membre de la corp.
 foncière

chasseurs:

Johnny George Annanak
 Stanley Annanak:

Directeur à la Coopérative: Willie Epok

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:1469 tonnes métriques - volume: 5205 M³Inventaire des équipements

Bateaux de pêche:

- 1- Propriétaire: CNV HSP
 Nom: Inigunniq
 Longueur: 44'11"
 Matériau: bois
- 2- Propriétaire: LHC Killiniq
 Nom: Aiviq
 Longueur: 44'11"
 Matériau: bois
- 3- Propriétaire:
 Nom:
 Longueur: 36'
 Matériau:

Canots automobiles: ~ 12 (incluant grosse chaloupe d'aluminium)

Kangiqsualujjuaq

Chaloupes à moteur: - 100

Petites chaloupes à rame ou canots de rivière:

quelques-unes dont certaines de passage (visiteurs d'autres villages)

Autres embarcations:

1 chaland abandonné, appartenant à Desgagnés
1 avion sur flotte

Équipements de halage:

- 1'équipement lourd de la municipalité;
(boueur et/ou chargeur sur roue)
- traîneau de fortune en bois;
- remorque pour canots automobiles
- véhicules tout terrain & force musculaire.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- aucune installation temporaire ou permanente
- Plages: - 250 mètres en sable
- Site # A: plage de sable située en face du village,
beaucoup de blocs
Site # 1: En face des réservoirs de pétrole
- Site # 2: à quelque 3 ou 4 km, sans route d'accès,
rocailleux et beaucoup de blocs
- chenal naturel

Difficultés d'opération

Desserte

La compagnie essaie de coordonner ses opérations avec les plus hautes marées car les petites marées hautes restreignent les manoeuvres de la desserte. Il est impossible d'accéder à la plage à marée basse puisque

Kangiqsualujjuag

presque toute la baie se vide pour ne laisser que boue et blocs. Les marchandises trop empilées tombent parfois à l'eau. Par ailleurs si la desserte a pris du retard, il arrive qu'elle ne se rende pas à Kangiqsualujjuag et que la marchandise soit débarquée ailleurs.

Activités locales

La plage devient de plus en plus exigüe. Les utilisateurs de canots automobiles et de chaloupes à moteur sont forcés de déplacer leurs embarcations pour permettre à l'équipement lourd de mieux manoeuvrer lors du déchargement du navire. Certains vont même jusqu'à ranger leurs embarcations près de leur domicile.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

- Les plus âgés des représentants du village estiment qu'ils ne voient pas de problèmes de vent (sauf occasionnellement quand il vient du sud-est) ni de courant si l'infrastructure projetée est bien orientée et assez solide pour résister à l'action des glaces.
- Problèmes de vent du nord au site # 2.
- Le site # 1 est bien protégé des glaces (libre début juin, l'englacement débutant en octobre).
- Au site # 3, le fond est pratiquement toujours sec et serait juste bon pour le voyageant.

Suggestions de la part des Inuit

- Il leur faut un quai. Une aire de déchargement et de manutention serait en effet nécessaire pour améliorer la situation actuelle, mais les participants sont unanimes à l'effet qu'il faut creuser un chenal pour permettre à la marée de s'engouffrer plus rapidement. En effet l'eau se retire presque complètement de la baie et il est très ardu pour les chasseurs de se rapprocher de la rive, ce qui leur cause des problèmes, non seulement en cas d'accident mais régulièrement en rentrant en fin de journée de chasse. La préférence va au site # 1 puisque le # 2 ne servirait que pour les chalands.
- Il leur faut également un congélateur et un entrepôt.

Considérations environnementales

- Le site # 1 a déjà subi les effets de la pollution. De plus les résidents ne s'adonnent pas aux activités de cueillette, de chasse et de pêche en ces lieux.
- Il n'y a pas de filets au site # 2 et pas d'activités au site # 3. On nous a signalé qu'il n'y a pas de zone de frai, ni de repos, juste quelques oiseaux de passage à ces endroits.

Kangiqsualujjuaq

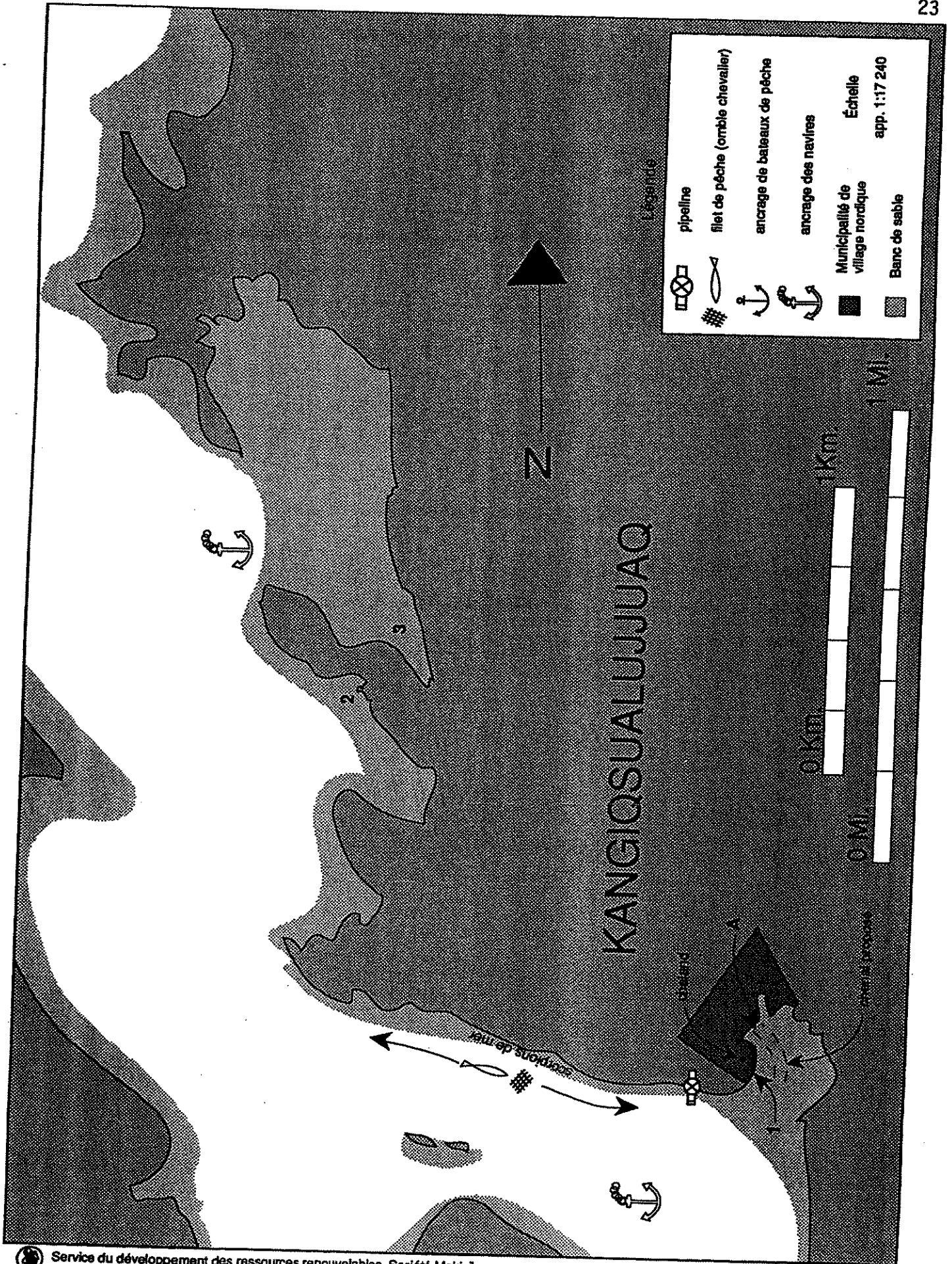
- Les problèmes tels la turbidité de l'eau lors de la construction due aux débris de pierre et de gravier n'auront aucun impact majeur à long terme. Les Kangiqsualujjuaqmiut estiment que le bénéfice qu'apportera une infrastructure majeure compensera largement les effets à court terme de la construction.

Projets de développement

- Pêche commerciale de l'omble chevalier
- Tourisme sur la rivière George et peut-être croisières.
- Si le fumoir commercial de Killiniq ferme, les infrastructures qui s'y trouvent pourraient déménager à Kangiqsualujjuaq, de même que les bateaux.
- Projet d'industrie forestière en discussion.

Aides à la navigation

- Baliser le chenal d'approche afin de guider les navigateurs.
- La municipalité accepterait de le faire.
- Identification des zones d'ancrage par des points de repère terrestres.



Legende

	pipeline		filet de pêche (ornble chevalier)
	ancre de bateaux de pêche		ancre de navires
	Municipalité de village nordique		Echelle
	Banc de sable		app. 1:17 240

TASIUJAO

LAT. 58° 42' long. 69° 56'

Date de la consultation: 16 février 1989Population résidente: 147Représentants de la collectivité

du conseil municipal:

Tommy Nayome	Maire
Sandy Berthe	
Charlotte Angnatuk	
Sarah Cain	
Alice Berthe	
Tamisa Mosesiapik	
Lydia Nayome	Conseillère régionale

de la corporation foncière:

Johnny Cain Jnr
 Bobby Cain Snr
 Moses Munick

Anguvigak (Comité de gestion de la faune)

Johnny Mosesiapik
 Poassie Berthe

Chasseurs

Tommy Cain Snr	Willie Cain
David Emataluk	Tommy Cain Jnr
Jimmy Emataluk	George Munick
Bobby Cain Jnr	

Gérant de la Coop

Willie Angnatuk

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:

1247 tonnes métriques - volume: 4767 M³

Inventaire des équipements

Bateau de pêche:

- 1- Propriétaire: CNV HSP
 Nom: Kuuggaluk
 Longueur: 41'9"
 Matériau: aluminium

Canots automobiles: 2

Chaloupes à moteur: ~ 30

Petites chaloupes à rames ou canots de rivière: quelques-unes

Avion sur flotte: à l'occasion seulement

Équipement de halage:

- boteur municipal & traîneau de bois pour le bateau de pêche
- remorques pour les canots automobiles
- à bras pour les chaloupes à moteur

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- aucune infrastructure
- Site # A: plage: ~ 20 mètres, sable et gravier remaniée par les opérateurs de la desserte maritime

Difficultés d'opération

Desserte

Ne peut pas retourner quand la marée est trop basse

Exiguïté de la plage;

chenal à baliser avant les opérations;

aucun espace pour manoeuvrer;
conflit permanent entre chaloupes à moteur et
chalands.

Activités locales

- La plage est beaucoup trop petite;
c'est la même pour trente chaloupes à moteur
on doit déplacer les embarcations lors de la venue
des navires;
- Les chaloupes à moteur et les bateaux de pêche
doivent être halés sur le rivage par mauvais temps
car il n'y a pas de havre sécuritaire aux alen-
tours. Ils ont perdu un bateau et quelques chalou-
pes à moteur.
- Ampleur de la marée: Ils doivent attendre la marée
haute pour décharger.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

Une des plus hautes marées du monde (> 17 mètres)

Suggestions de la part des Inuit

Identification de 3 sites potentiels qui pourraient
servir de havre:

Tasiujaq

Site # 1: C'est le site préféré; il se situe sur une île à quelques km du village.

Il s'agit d'un site très profond qui nécessiterait la construction d'une jetée et la prolongation de la route existante (d'environ 3 à 5 km), distance qui ne leur occasionnera pas de problème. Ce site permettrait de plus un accès facile à la mer et l'accès à l'eau peu importe la marée. Il n'y a pas trop d'accumulation de glace entre l'île et la terre ferme. Le site est bien protégé des vents et les courants y sont relativement faibles.

Site # 2: De l'autre côté de la baie, ce site sert présentement de camp de chasse. La construction d'une infrastructure à cet endroit exigerait néanmoins la construction d'un pont sur la rivière et d'une route de plusieurs km. Il aurait, il est vrai, pour avantage de donner accès à la mer plus tôt au printemps car dans la baie la glace fond sur place ce qui occasionne des délais; les courants y sont plus forts qu'au site # 1.

Tasiujaq

Site # 3: Trop près du village à leur goût (environ 1 km). Si le site est retenu, on suggère l'aménagement de brise-lames incluant des pontons flottants, mais on craint pour l'environnement et le dérangement que cela occasionnerait.

Considérations environnementales

- La région est des plus fructueuses en mammifères marins, poissons et mollusques. On installe des filets pour capturer l'omble de l'Artique tout le long de la rive. De temps en temps on trouve du saumon. Plus loin on chasse l'oie, le canard.
- Le site # 1 serait selon eux le moins dommageable en termes environnementaux. Les activités de subsistance y sont aussi moins nombreuses. Il faudrait cependant tenir compte, lors de la conception, de la migration de surface de l'omble chevalier entre l'île et la côte et du dérangement que des pontons flottants par exemple pourraient occasionner.

Au site # 2 on trouve des moules, des palourdes, des scorpions de mer, des algues. C'est aussi une zone de passage pour l'omble chevalier. Il ne semble pas y avoir d'aire de nidification.

Tasiujaq

Quant au site # 3, les moules et les palourdes ne sont pas trop nombreuses et par ailleurs si l'on construit un brise-lames, cela ne devrait pas trop déranger les poissons. Ils craignent par contre de possibles déversements.

- Zone de baignade tel qu'indiqué sur la carte.

Projets de développement

- Il existe présentement une pourvoirie (Finger Lake) en exploitation qui appartient à des résidents de Tasiujaq. Une demande d'aide pour la réfection du chemin est à l'étude. Certains ont exprimé le désir de participer à cette construction.
- Pas de plans à long terme concernant les activités de pêche.

Aides à la navigation

- Tout le nécessaire pour faciliter le retour au village en toute sécurité.



AUPALUK

LAT. 59° 21' long. 69° 41'

Date de la consultation: 16 février 1989Population résidente: 117Représentants du village:

du conseil municipal:

Johnny Annahatuk: maire suppléant
 Mary Saluasiak: conseillère
 Sammy Annahatuk: conseiller
 Mark Oninak: conseiller
 Johnny Angma: secrétaire-trésorier

de la corporation foncière:

Johnny Akpahatuk
 Siasie Annahatuk
 Lizzie Annahatuk
 Mark Igiyuk

du comité d'aide aux chasseurs:

Charlie Sigualuk
 Martha Akpahatuk

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:235 tonnes métriques - volume: 757 M³

Importance de la desserte: 3 bateaux par été, le
 déchargement durant de 2 à 3 jours

Inventaire des équipements

Bateau de pêche:

Avec l'aide du programme d'aide aux chasseurs, la
 municipalité doit acquérir à la fin de l'été 1989
 ou l'année prochaine un bateau de pêche en bois
 d'une longueur approximative de 36'.

Canots automobiles: 2

Chaloupes à moteur: ~ 15

Aupaluk

Avion sur flotte: à l'occasion, vol nolisé

Petites embarcations ou canots de rivière: quelques-uns

Equipement de halage: une remorque pour les deux canots automobiles et quelques autres remorques pour les autres embarcations.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

Il n'existe aucune infrastructure qui permette d'aider la mise à l'eau.

Par contre, le chenal (site # 1) construit en 1974 par une compagnie minière (Mining Exploration) se nettoie sans problèmes chaque printemps. Il sert aux opérations de la desserte et aux résidents qui trouvent plus facile de manoeuvrer à cet endroit vu l'absence de blocs.

La plage (site # 2) mesure plus de 600 mètres et est constituée de sable et de gravier. Plusieurs blocs apparaissent à marée basse.

La plage est molle, argileuse, mais il y a une partie dure qui permet aux camions de se rendre jusqu'aux chaloupes à moteur pour le déchargement.

Difficultés d'opération

Desserte

Il semble qu'il n'y a pas trop de problèmes reliés aux opérations;

Considérations environnementales

L'ancien village est un lieu de campement privilégié et la chasse y est plus fructueuse qu'à l'emplacement du village actuel. En ce qui concerne ce dernier, on trouve essentiellement des moules tout autour de la baie et de l'omble chevalier en grande quantité dans la rivière qu'il faudra veiller à ne pas déranger.

On devra se référer à la carte pour localiser les aires de cueillette de moules et les itinéraires de l'omble chevalier.

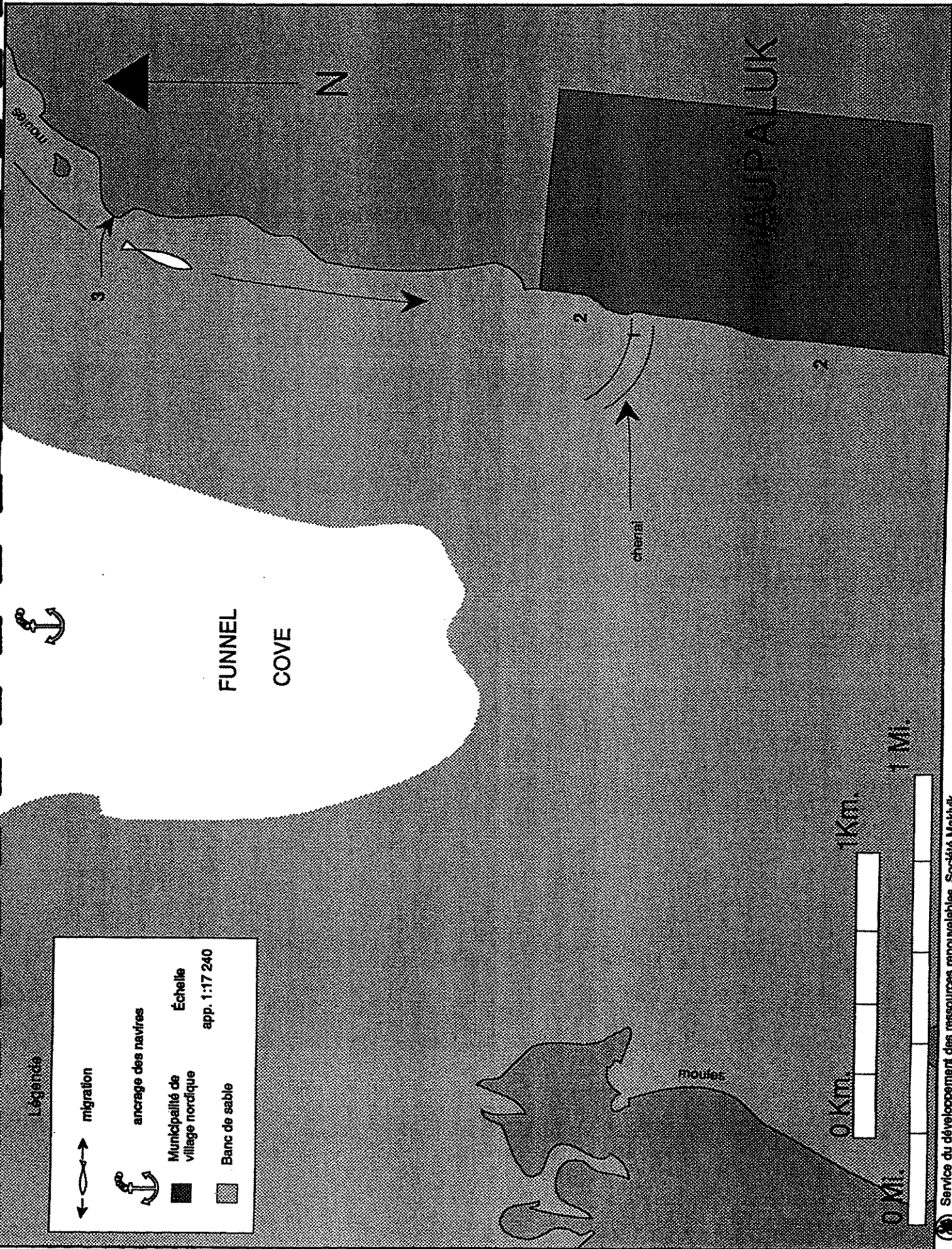
La construction d'une infrastructure au site # 3 ne dérangera pas l'environnement. Des craintes ont été exprimées en ce qui concerne l'éventualité de déversements d'huile.

Projets de développement

aucun

Aides à la navigation

- Installation de bouées avec réflecteurs radar afin d'identifier les récifs dans la baie.



Légende

←→ migration
 ancre des navires
 Municipalité de village nordique
 Banc de sable
 Échelle
 app. 1:17 240

KANGIRSUK

LAT. 60° 01' long. 70° 02'

Date de la consultation: 17 février 1989Population résidente: 358 habitantsReprésentants du village:

du conseil municipal:

Aloupa Etook:	maire
Tommy Haukai:	conseiller
Tamusa Augiak:	conseiller
David Pinguarpik:	conseiller
Johnny Airo:	conseiller
Lucie Carrier:	secrétaire
Jimmy Haukai:	gérant municipal

de la corporation foncière:

Willie Thomassie
Peter Airo
Simiunie Simiunie

du programme d'aide aux chasseurs:

Johnny Nassak

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:249 tonnes métriques - volume: 860 M³Inventaire de la desserte

Bateaux de pêche:

- | | | |
|----|---------------|-----------|
| 1- | Propriétaire: | CNV HSP |
| | Nom: | Pigalujaq |
| | Longueur: | 44'11" |
| | Matériau: | bois |
| 2- | Propriétaire: | |
| | Nom: | |
| | Longueur: | 25' |
| | Matériau: | bois |

Kangirsuk

3- Propriétaire:
 Nom:
 Longueur: 25'
 Matériau: bois

Deux autres bateaux de type Peter Head de 35' ne sont plus utilisés mais pourraient un jour être remis en service.

Canots automobiles: 4

Chaloupes à moteur: ~ 50

Petites embarcations ou Canots de rivière: quelques-uns

Avion sur flotte: occasionnellement

Autres embarcations: aucune

Equipement de halage:

- le même système de traîneau et boteur qui est utilisé par les autres collectivités est aussi en vigueur à Kangirsuk.
- Parfois on les traîne sur une planche de contre-plaqué; les chaloupes à moteur sont tirées à force de bras

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

En 1986, le ministère des Transports du Québec entreprend la construction d'un débarcadère. Celui-ci de même que la plage qui lui est contiguë sert aux embarcations locales. D'autres plages sont également utilisées, en particulier celle qui se trouve en face du magasin la Baie.

Difficultés d'opération

Desserte

La construction du débarcadère a de beaucoup amélioré les opérations pour les chalands. Par contre

l'endroit est limité pour entreposer les marchandises. Celles-ci doivent être évacuées au fur et à mesure, surtout qu'avec les marées hautes l'eau submerge la plate-forme.

Activités locales

- Le débarcadère (site # 1), idéal pour échouer les chalands de la desserte ne comble pas tous les besoins de la communauté.
- Un manque d'espace pour les canots et surtout pour les petits cabanons frustre les résidents et résidentes qui demeurent tout près de la rampe et qui ont par le fait même perdu le front de la mer qu'ils possédaient.
- Il y a donc conflit lors de la période du déchargement puisque les Inuit doivent déplacer leurs effets (remise, canots, moteur, attirail de pêche, etc...) à l'extérieur du terrain de manoeuvre.
- L'usure des embarcations se fait aussi plus rapidement, du fait que la rampe est constituée de schiste brisé et délavé par l'action continue des vagues et des marées.
- Finalement, comme un peu partout, l'opération de la desserte se fait suivant l'horaire des marées, ce qui cause bruit et désagrément aux résidents qui demeurent tout près.

- Le manque d'abri oblige les chasseurs à surveiller de près leurs embarcations de crainte que la mer ne les emporte.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

Très fortes marées tout le long de la rive; une accumulation de blocs glaciels de toutes dimensions restreint la navigation.

Une quantité impressionnante de glace s'accumule sur la berge à l'ouest du débarcadère.

Suggestions locales

A Kangirsuk, le nettoyage de l'espace interdistal prend toute son importance. En se référant à la carte on constatera que les Inuit suggèrent de nettoyer au moins sept (7) sites localisés tant à l'est qu'à l'ouest de la baie où l'on prévoit continuer l'expansion du village (sites 1-2-3-4-5-6-7)

Au site # 1 un brise-lame ainsi que des pontons flottants satisferaient les besoins de la collectivité. On pourrait ainsi ancrer les embarcations de toutes dimensions en sécurité, à l'abri des vents et des vagues.

Quant à la rampe existante, elle devrait être élargie de même que l'aire de débarquement.

Considérations environnementales

La rivière est réputée pour son omble de l'Arctique (omble chevalier). On pose des filets sur la plage. Le scorpion de mer et les moules sont également très appréciés des résidents. On peut lire sur la carte les données recueillies auprès de la population.

Projets existant et à venir

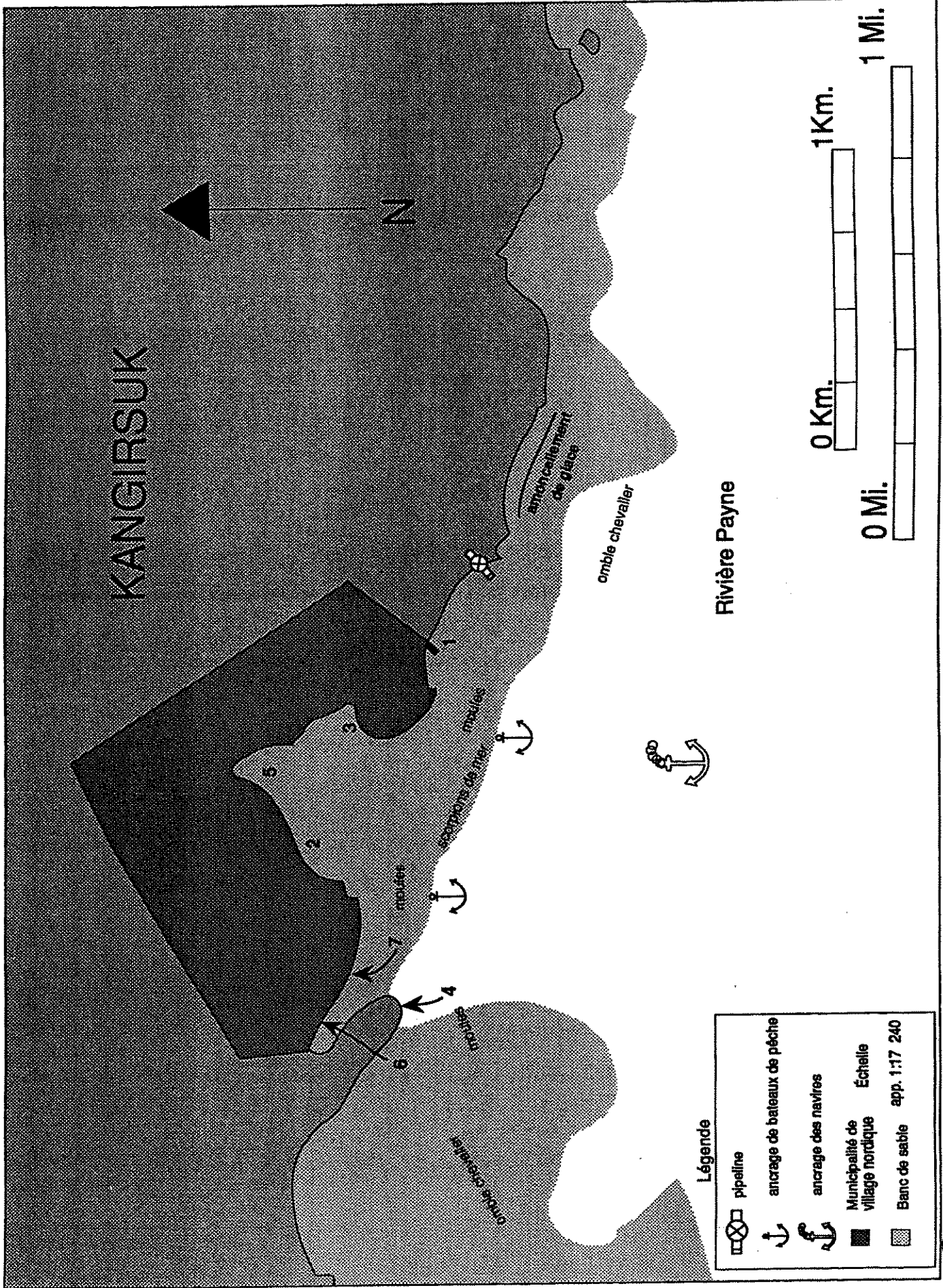
Il existe un camp de pêche en amont de la rivière. Peut déboucher sur un projet de pourvoirie (à vérifier).

De son côté le MTQ de par ses représentants ont pris l'engagement de procéder à la rénovation du débarcadère et ce dès l'été 1989.

Les travaux consisteront à relever le débarcadère de 2 mètres, à agrandir dans la mesure du possible l'aire de manutention et d'entreposage et finalement de refaire la surface de la rampe avec des blocs de béton (genre terrafix).

Aides à la navigation

- Installation de réflecteur radar de l'autre côté de la rivière.
- Installation d'une lumière sur la tour existante.
- Demande formulée également pour ne pas laisser sur les sites les batteries non utilisables.



QUAOTAO

LAT. 61° 02' long. 69° 37'

Date de la consultation: 18 février 1989Population résidente: 207Représentants de la collectivité

du conseil municipal:

Eva Tukkiapik:	maire
David Oovout:	conseiller municipal
Louisa Oovout:	conseiller municipal et conseil- ler régional auprès de l'ARK
Peter Aupaluk:	conseiller
Luzzie Kullula	conseiller
Maggie Okpik:	conseiller
David Okpik:	gérant

de la corporation foncière de Quaotao:

Bobby Deer:	président
Johnny Oovout:	directeur
Lizzie Kulula:	vice-président

Public et chasseurs:

Willie Tukkiapik
 Putulik Kulula
 Tommy Arnataq
 Peter Ningiuruvik
 Kulluaju Qupirruvaluk (résident de Salluit)
 Charlie Okpik
 Susie Puttayuk
 Susie Atigaituk
 Eva T. Savard
 Harry Okpik
 Charlie Tukkiapik

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:449 tonnes métriques - volume: 1613 M³Produits pétroliers: déchargés par boyaux flottants

Inventaire des équipements

Bateau de pêche:

1- Propriétaire: CNV HSP
Nom: Tuuvaluk
Longueur: 41'9"
Matériau: aluminium

Des négociations sont en cours en vue d'obtenir un autre bateau de pêche dans un avenir rapproché.

Canots automobiles: 8 en usage

Chaloupes à moteur: 30

Petites embarcations ou canots de rivière:

quelques petites chaloupes faites de contreplaqué, utilisées dans les eaux libres pour la chasse aux mammifères marins

Equipement de halage:

- chargeur sur roue de la municipalité pour le bateau de pêche
- remorque, traîneau de bois, camions, bers, suivant qu'on a à faire à des canots automobiles ou à des chaloupes à moteur et suivant les possibilités des propriétaires.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Un brise-lame (site # A) construit par la municipalité puis rénové en 1988 par celle-ci dans le but de mieux protéger les embarcations. On peut y circuler en véhicule.
- Aucune autre infrastructure ne permet d'aider les chasseurs dans leurs activités.
- Site # 2 - plage naturelle de débarquement, (présentement le seul endroit suffisamment profond pour entrer et sortir), utilisée pour les chalands, les chaloupes à moteur, les canots automobiles et

Quaqtaq

le bateau de pêche. Sert également de site d'entreposage des chaloupes à moteur à marée basse.

Nettoyé jusqu'à marée basse.

Site # 1 - plage de sable, principalement utilisée pour les chaloupes à moteur, en particulier au printemps, car c'est ce site qui se libère le plus tôt des glaces.

Difficultés d'opération

Desserte

- difficulté de manoeuvrer, avec l'équipement à cause du sable mou de la plage;
- Espace très limité pour manoeuvrer et entreposer les marchandises;
- ancien cimetière à proximité;
- Obligation de travailler selon l'horaire des marées.

Activités locales

Site # 1 - Petit havre sécuritaire mais d'accès difficile vu l'abondance de blocs.

Site # 2 - également sécuritaire protégé par un brise-lame. Aux dires des gens, l'endroit est petit, congestionné et entre en conflit avec les activités de la desserte. De plus l'abondance de blocs et les effleurements rocheux déprécient l'endroit.

Le manque d'abri pour les embarcations oblige les chasseurs à être prêts à tout moment, y compris la nuit pour les sauvegarder de la tempête.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

- Vents dominants du Nord de très forte intensité. Fortes vagues, fortes marées, forts courants, importance majeure des glaces.
- Rentrer au village en toute sécurité est primordiale. Trop souvent les chasseurs doivent attendre à plusieurs kilomètres que s'apaisent les conditions météo jugées trop risquées.

Suggestions locales

Brise-lame supplémentaire, rampe de mise à l'eau pour les différents types d'embarcation, y compris les chalands, entrepôt à fonctions multiples, poste de carburant, électricité, bolard et pontons flottants sont les éléments essentiels pour permettre de bien gérer les activités de chasse et pêche, ainsi que d'intégrer les besoins de la desserte maritime sans conflit.

Quaqtaq

Quaqtaq est avec Kangiqsujuaq et Salluit un des villages qui a fait l'objet de consultations à l'hiver 1988-89. C'est dans ce village en particulier qu'est ressortie la disparité entre les besoins locaux et le programme en cours.

Considérations environnementales

La plage en face du village présente peu d'intérêt en terme d'environnement faunique. On y trouve quelques moules de même que des scorpions de mer. Les activités d'auto-subsistance y sont de peu d'importance; on lui préfère d'autres emplacements plus riches en ressources et plus propres.

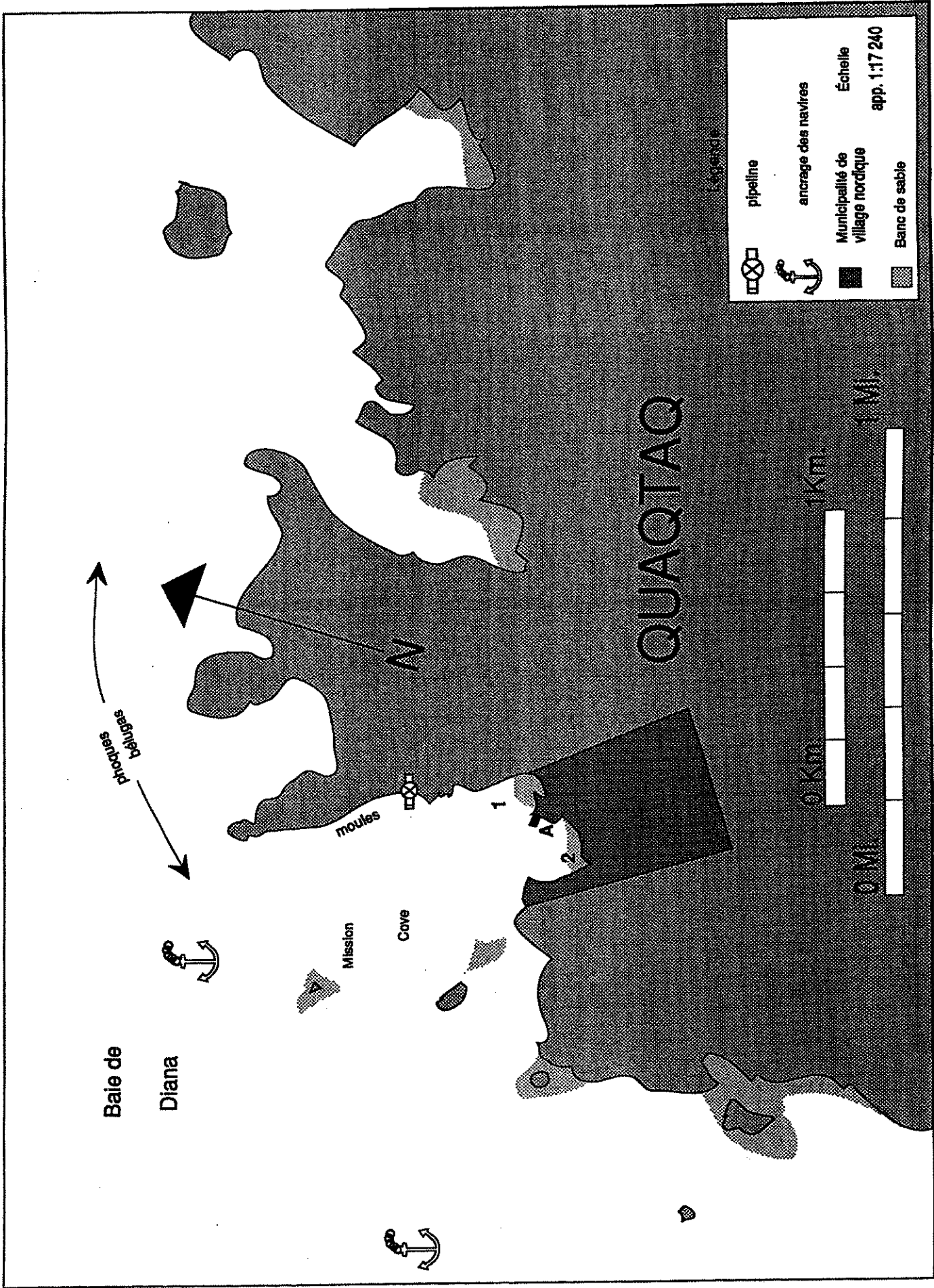
Projets

On est encore au stade des études de faisabilité pour le commerce des pétoncles.

Des demandes ont été faites à l'effet d'obtenir des gréments.

Aides à la navigation

- Aucune structure a la disposition des navigateurs.
- Demande pour l'installation d'une tour de navigation sur l'île Hearn qui pourrait être visible de tous côtés.



KANGIOSUJUAQ

LAT. 61° 36' long. 71° 58'

Date de la consultation: 20 février 1989Population résidente: 353 habitantsReprésentants de la collectivité:

du conseil municipal:

Matusie Saisiagak: maire suppléant
 Juginie Irniq conseiller
 Mitiarjuk Naopaluk: conseiller
 Aipilie Qumaaluk: gérant municipal

de la corporation foncière de Kangiqsujuaq

Uviluq Pilurtuut: Président
 Tukkaq Kiatainaq: directeur
 Ningiuq Kiatainaq: directeur

chasseurs:

Tivi Toukkaq
 Nappaluk Arnaituq
 Eyukkaq Pinnguatuq
 Juusipi Ilimasaut

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:925 tonnes métriques - volume: 3414 M³

Durée de la desserte: 2 ou 3 fois l'an entre juillet et fin
 octobre - de 2 à 4 jours

Inventaire des équipements

Bateaux de pêche:

1- Propriétaire: CNV HSP
 Nom: Nanuq V
 Longueur: 44'11"
 Matériau: bois

Kangijsujuaq

2- Propriétaire:
Nom:
Longueur: 20'
Matériau: bois

Canots automobiles: 6

Chaloupes à moteur: 70

Petites embarcations ou canots de rivières: quelques-unes

Chalands: de vieux chalands (3) et infrastructures sont à l'abandon au fond du Fjord. Ils appartiennent à la Falcon Bridges Co.

Equipement de halage:

- C'est l'opérateur de machinerie lourde de la municipalité qui avec un traîneau de bois et un buteur s'occupe de mettre à l'eau le Nanuq V.
- Une remorque est utilisée pour le petit bateau de 20'.
- Les canots automobiles sont halés à l'aide de remorques de confection artisanale. Quant aux chaloupes à moteur, elles sont tirées à force de bras ou à l'aide de bers.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Aucune infrastructure existante
- Plage de sable et gravier

On nettoie la plage en face de la Coop.

Difficultés d'opération

Desserte

Les vents forts peuvent créer des problèmes lors du débarquement des marchandises (site # 1).

Kangiqsujuaq

Le débarquement en tant que tel est assez rapide et ne crée pas trop de difficultés aux chasseurs en terme de congestion.

Les vents violents empêchent la mise à l'eau et le retour au village de toutes les embarcations peu importe le type.

Activités locales

- Il n'y a pas de havre sécuritaire. Par vent fort, il faut ancrer le bateau de pêche à 6 km à l'ouest, ce qui ne facilite pas la tâche déjà ardue.
- Le halage est difficile car on s'enfonce dans le sable mou et de plus, il est difficile de se faire aider. Cette opération est d'autant plus pénible en soirée à cause des marées et à l'automne lorsque le vent et les vagues se mettent de la partie.
- Le nettoyage des blocs est dur car ils sont nombreux et le sol est mou. On les nettoie deux ou trois fois chaque été et ils réapparaissent aussi vite.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

En automne, vents violents du Nord et vagues imposantes et dangereuses.

D'autres vents violents, en provenance de l'ouest, soufflent comme un blizzard. Malgré tout ce ne sont pas tant les vents qui, selon eux, créent le plus de problèmes, mais plutôt les glaces qui ont assez de force pour déplacer de très gros blocs.

Suggestions locales

Comme Quaqtaq et Salluit, le village nordique de Kangijsujuaq fit l'objet de consultations à l'hiver 1988-89. L'essentiel de l'information devait porter sur la construction d'une rampe pour faciliter les opérations de la desserte.

En audience devant le comité consultatif sur l'environnement Kativik et la Commission de la qualité de l'environnement Kativik, le MTQ a dû admettre que les besoins locaux ne furent pas discutés lors de la consultation. Quoiqu'à l'époque le site fut déterminé de concert avec la municipalité, la population est déjà au courant et accepte beaucoup mieux la nouvelle consultation.

La suggestion de la collectivité consiste en une rampe pour la mise à l'eau des embarcations et l'abordage pour les chalands, à laquelle on ajouterait pontons flottants, entrepôt polyvalent, électricité, congélateur communautaire et aides à la navigation. Le tout devra être protégé par un brise-lame.

Il est clair, pour eux, que leurs besoins devront être résolus en priorité par rapport à ceux de la desserte maritime. Ils insistent également sur la solidité des infrastructures à venir.

Considérations environnementales

Le secteur de la plage en face du village ne présente pas d'intérêt particulier en ce qui concerne les mollusques qui sont de petite taille. La pollution et la pression dues à la densité humaine auraient, tout comme pour les autres espèces (mammifères marins, poissons de toutes sortes) affecté la baie et on préfère aller plus loin pour s'adonner aux activités d'auto-subsistance. La présence de requins fait que la baignade se fait plutôt vers l'intérieur.

Projets

Il existe effectivement un projet de commercialisation de la pêche, moules et autres. Ces informations doivent être obtenues auprès du maire qui était absent lors de la réunion.

Aides à la navigation

- Installation de lumière, pour faciliter l'accès.

SALLUIT

LAT. 62° 13' Long. 75° 39'

Date de la consultation: 20 février 1989Population résidente: 706Représentants de la communauté:

du conseil municipal

Putulik Papigatuk	Maire
Paul Papigatuk	Conseiller
Oopak Tayara	Conseiller
Ida Saviakjuk	Conseiller
Don Cameron	Secrétaire-trésorier

de la corporation foncière

Noses Ilisituk
Joseph T. Kaitak
Noah Isaac
Isaacie Padlayat
Joanasie Nalviyuk
Itukutak Saviakjuk
Mark Okituk

Chasseurs

Mark Papigatuk
Kaujac Papigatuk
Paulusi Padlayat

Tonnage de la desserte maritime annuelle:1453 tonnes métriques - volume: 5071 M³Inventaire des équipements

Bateau de pêche: 2 bateaux de pêche vont s'ajouter sous peu aux 4 déjà existants dont 1 doit parvenir du programme d'aide aux chasseurs et l'autre de source privée

1	Propriétaire: Adamie Keanie
	Nom: Rocky Point
	Longueur: 34'
	Matériau: bois

Salluit

- 2- Propriétaire: Noak Issac
 Nom: Qasigiaq
 Longueur: 34'
 Matériau: bois
- 3- Propriétaire: Jimmy Kikivuk
 Nom: Aguvik II
 Longueur: 42'
 Matériau: bois
- 4- Propriétaire: Sammy Kaitak
 Nom: Satualuk
 Longueur: 42'
 Matériau: bois

Canots automobiles: 2

Chaloupes à moteur: environ 100

Petites chaloupes à rames et canots de rivière: environ 10

Autres embarcations: aucune

Equipement de halage:

- les bateaux de pêche sont remorqués sur des patins de bois à l'aide d'un chargeur Caterpillar D-8;
- les canots automobiles sont halés à la main puis soulevés et transportés par chariot de levage;
- la plupart des chaloupes à moteur sont tirées à la main ou par véhicules tout terrain, mais certaines ont une remorque et elles sont tirées par des véhicules conventionnels.
- 1 ber appartient au département des pêches

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Plages (site # A):

là où se trouvent les canots, il y a peu de roches mais la plage est couverte de blocs partout ailleurs.

Salluit

- Il n'existe aucune rampe, aucun quai, aucun point d'ancrage fixe, aucune aire de déchargement non naturelle ni aucune route d'accès particulière.
- Site # 1: ce site indiqué sur la carte montre l'aire de déchargement utilisée lors de la desserte.
- Le site # 2 indique l'endroit où se trouvent environ 500 barils de carburant et de nombreuses palettes où sont entassés des sacs de sel.
- Les sites # 3 et 4 indiquent les endroits où les bateaux de pêche jettent l'ancre en temps normal.
- Le site # 5 indique l'endroit où ils jettent l'ancre par mauvais temps et lorsque les vents sont violents.
- Le site # 6 indique l'endroit où les bateaux de pêche jettent l'ancre à marée basse. Ce site est situé à environ 6 ou 7 km dans la baie.
- Le site # 7 montre l'endroit où les navires de la desserte et autres gros navires jettent l'ancre.
- Le site # 8 indique l'endroit où le pétrolier de Shell Canada jette l'ancre pour décharger.

Difficultés d'opération

Salluit est un des trois villages qui a fait l'objet de consultations à l'hiver 1988-89.

Desserte:

Les chalands servant à la desserte ont tendance à dériver lorsqu'il y a de la houle à marée haute et également lorsque la marée se retire. Il est arrivé qu'un chaland soit entièrement renversé pendant que la marée se retirait. Le site de déchargement actuel est petit et doit être évacué rapidement lorsque le cargo y est déposé. Il est arrivé que du matériel soit inondé car il n'avait pas pu être remonté vers le village assez rapidement pour éviter la prochaine marée. La desserte s'effectue donc constamment avec précipitation ce qui occasionne des dommages au cargo lui-même, soit causés par l'eau ou par des bris inhérents aux opérations. Le déchargement de la desserte de la Compagnie de la Baie d'Hudson dure 2 jours chaque année, celui du pétrolier de Shell Canada 2 à 3 jours chaque année (avec boyaux à raison de 24 heures par jour) et celui du ministère des Transports du Québec de 7 à 10 jours.

Activités locales

Les bateaux de pêche doivent être constamment protégés de la houle. Seul le site no 4 offre une certaine protection. Les vagues ont en général 5 pieds de hauteur. Il n'est pas pratique d'avoir à jeter l'ancre

aux sites # 5 et 6, surtout ce dernier, à cause de son éloignement du village et de la difficulté et du délai pour décharger.

Comme la plage entière est couverte d'embarcations, même entre les blocs, un nettoyage s'impose. A marée haute, il arrive souvent que les embarcations soient renversées ou inondées.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

L'été, les vents dominants viennent du sud et à l'automne, ils viennent du nord et de l'est. Ils sont particulièrement forts lorsqu'ils viennent de cette dernière direction et on doit déplacer les bateaux de pêche de plusieurs kilomètres.

Les sites B et C ne sont pas des endroits où la glace s'accumule.

Suggestions locales

- Toute la plage est à nettoyer du côté est du village. Il n'est pas nécessaire de le faire à l'ouest car c'est là que sont déversés les égouts et les déchets liquides.
- Le site B indiqué sur la carte offre assez de place pour 10 bateaux de pêche et tous les canots automobiles avec une certaine protection.

Cependant un petit pont devra être construit par-dessus un ruisseau y menant. La route d'accès aurait environ un demi mille et il serait possible d'aménager une aire de déchargement à l'intérieur de cette anse. Le fond de l'anse est boueux et il y a un peu de gravier et de roche et un nombre limité de blocs. Les Inuit aimeraient qu'une infrastructure soit construite avec brise-lame, aire de déchargement pour les bateaux de pêche, des quais flottants pour les canots automobiles et les chaloupes à moteur, une construction à usages multiples facilitant la réparation des embarcations, l'entreposage des gréements de pêche et l'utilisation d'un congélateur communautaire. Il va sans dire qu'il faudrait que l'électricité soit amenée aux installations et que des lumières permettent d'y travailler la nuit.

- Le site C est l'endroit de prédilection, selon le Conseil municipal, pour que les gros bateaux y jettent l'ancre. L'eau y est profonde mais le dégagement des aires requises en surface et la construction d'une route demanderaient dynamitage de roc puisque la montagne plonge littéralement dans la mer. Il n'existe en effet qu'une toute petite plage boueuse et étroite.

Considérations environnementales

- Les Inuit croient que leurs suggestions, loin de nuire, aideraient grandement aux pêcheurs et aux chasseurs dans la conduite de leurs activités.
- Les sites B et C sont des endroits de cueillette traditionnelle de moules. Les Inuit ajoutent cependant qu'il y a beaucoup d'autres endroits où les moules abondent aux environs et que la perte de ces deux sites ne serait pas tragique. Les 2 endroits sont utilisés également pour la pêche au filet mais cette activité est pratiquement inexistante actuellement. Aucun des sites proposés n'est utilisé pour la baignade.
- La pointe au site C est un lieu de passage et de chasse en particulier pour le béluga. Les avis quant aux répercussions de la construction d'une infrastructure à cet endroit sont partagés, les uns l'estimant nocif, les autres y voyant un atout supplémentaire.

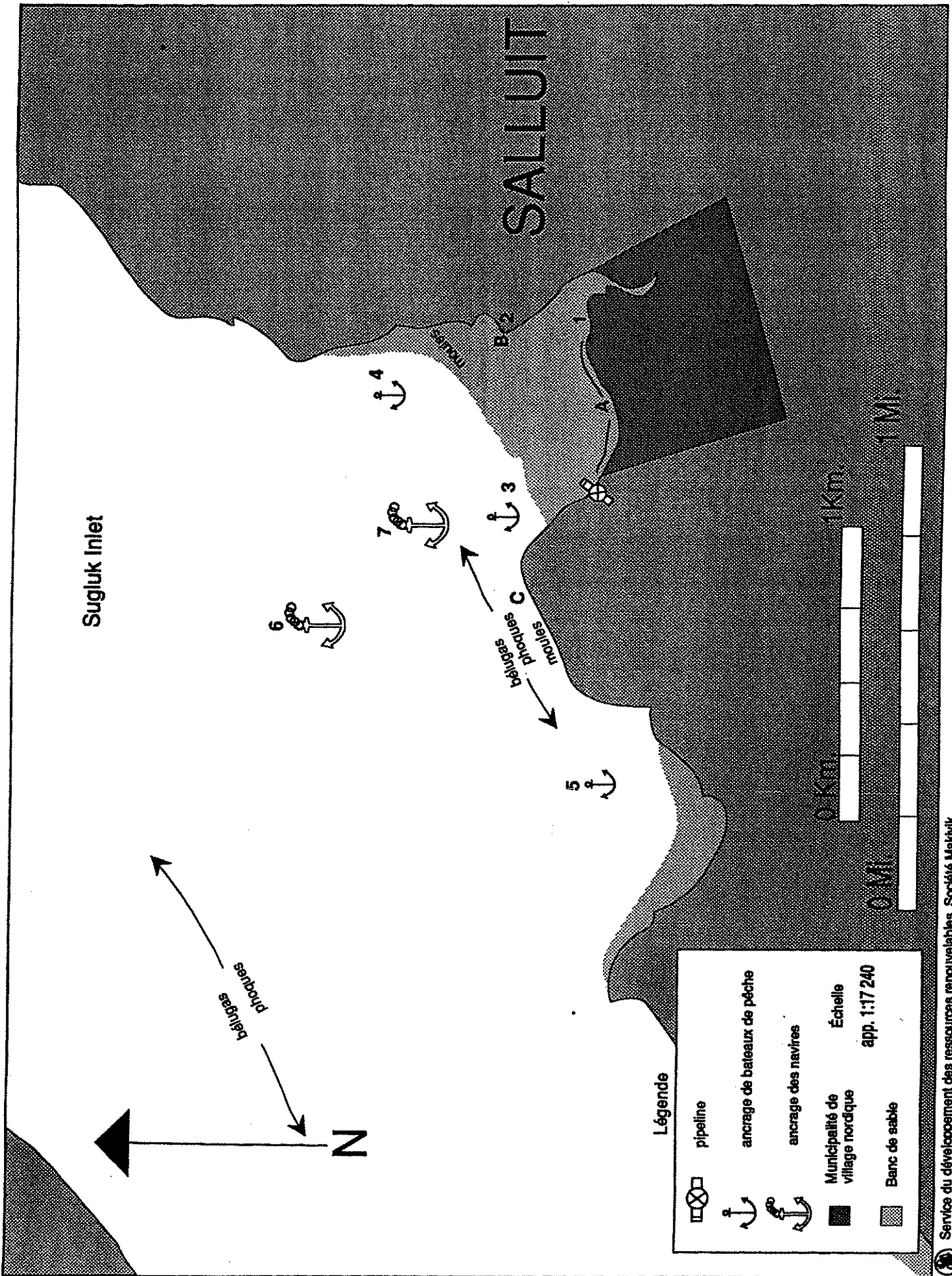
Projets de développement

Beaucoup de discussions, rien de définitif. La possibilité la plus réaliste serait au niveau de la pêche commerciale et le ministère fédéral des Pêches et Océans mène présentement un projet de recherche à partir

de Salluit. Les conclusions de ces études ne sont pas connues des Inuit.

Aides à la navigation

- Installation de réflecteur radar sur le cap au site A et installation d'une tour électrique sur le site B pour faciliter la navigation par mauvais temps.



Légende

- pipeline
- ancrage de bateaux de pêche
- ancrage des navires
- Municipalité de village nordique
- Banc de sable

Échelle
app. 1:17 240

IVUJIVIK

LAT. 62° 24' long. 77° 55'

Date de la consultation: 21 février 1989Population résidente: 250Représentants de la communauté:

du conseil municipal:

Peter Audlaluk:	Maire
Matusi Luuku:	conseiller régional
Sakariasi Taqiasuk:	Conseiller
Charlie Mark:	Conseiller
Uqittuk Mark:	Conseiller

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:181 tonnes métriques - volume: 703 M³Inventaire des équipementsBateaux de pêche:

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1 | Propriétaire: CNV HSP |
| | Nom: Tikaagullik |
| | Longueur: 33 pieds |
| | Matériau: bois |
| 2 | Propriétaire: Nutaaraluk |
| | Nom: Tirilluk |
| | Longueur: 42'1'' |
| | Matériau: bois |
| 3 | Propriétaire: Quisak Takiasuk |
| | Nom: Angujjuaq |
| | Longueur: 43 pieds |
| | Matériau: bois |

Canots automobiles: 1

Chaloupes à moteur: 50

Petites chaloupes à rame et canots de rivière: 10

Autres embarcations:

aucune

Equipement de halage:

- bateau de pêche: l'équipement lourd de la municipalité est utilisé pour haler les bateaux de pêche sur patins de bois en les faisant glisser sur des feuilles de métal.
- canot automobile: il a sa propre remorque qui est tirée par un véhicule.
- chaloupes à moteur: elles sont halées à la main, avec un camion ou même avec un chargeur à l'occasion.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Il existe un petit quai dont la construction a été commencée par la municipalité avec l'appui financier du Centre de Main d'oeuvre mais comme les fonds ont manqué, la construction a été arrêtée. Malgré tout ce quai de barils de 45 gallons et galets est déjà utile pour les chaloupes et les bateaux de pêche. Il est cependant déjà assez endommagé et la situation continue de se détériorer. Ce quai est indiqué comme étant le site # 2.
- Il n'existe qu'une plage de sable (site # 1) et plusieurs roches de moyenne grosseur doivent être enlevées. Les chaloupes y sont toutes entassés et il n'y a déjà plus d'espace pour la flotte locale; il est plus facile d'utiliser la plage à l'automne

lorsque le sol est plus dur. Tout près du quai, on utilise la plage de roc pour le partage des captures.

Difficultés d'opération

Desserte

Il y a deux points d'ancrage. Celui situé au site # A peut être utilisé en tout temps jour et nuit. Au site # B, on ne peut y laisser les navires la nuit à cause des forts vents provenant du nord-est à l'automne ou du sud-ouest à l'été. Les chalands accostent et sont déchargés tout près de la petite rampe. Cependant, les canots doivent alors être déplacés pour ne pas obstruer les opérations de la desserte. Ceux-ci sont quand même souvent ralentis parce que l'équipement lourd de la municipalité utilisé pour haler le cargo s'enlise fréquemment dans le sable mou de la plage. De plus, comme on ne peut utiliser le quai, les chalands éprouvent de la difficulté à accoster en douceur et il y a de nombreux bris d'équipement.

Activités locales

- L'exiguïté de la plage force les gens à jouer des coudes pour avoir les meilleures places.
- Le sable mou complique les opérations de halage.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

L'été, les vents proviennent surtout du sud-ouest alors qu'à l'automne ils viennent surtout du nord et du nord-est, ce qui génère de la houle dans la baie.

A l'est du village, les glaces de forte taille ont tendance à s'accumuler jusqu'à tard dans l'été et les courants sont très forts.

Suggestions locales

Site 2:

- Ce site est situé à l'ouest, au bout de la plage, près de l'endroit où les glaces s'accumulent.

La municipalité voudrait y voir un brise-lame, de 35 à 40 pieds de hauteur, en forme de "L" avec une rampe d'accès pour les embarcations, soit agrandir le quai. Le Conseil municipal demande également qu'il y soit construit un espace de débarquement, un système de lumière, et un édifice à usage multiple contenant en particulier un atelier pour la réparation des chaloupes et des canots automobiles.

- Si les ingénieurs déterminaient que la construction au site 2 est impossible, et seulement dans ce cas, le site 3 situé à l'est du village en face de la

première petite île pourrait être envisagé. Cependant ce site 3, malgré que la glace ne s'y accumule pas, n'est pas aussi intéressant car l'eau y est peu profonde et il est situé plus loin du centre du village.

Considérations environnementales

- Le Conseil municipal ne semble pas trop préoccupé. Un certain nombre de filets de pêche sont présentement tendus plus loin dans la baie tandis que de petites moules sont recueillies un peu partout au fond de la baie de même que des scorpions de mer.
- Des activités de pêche et de cueillette se font aussi loin du village depuis que les gens ont acquis des embarcations.
- Les bélugas passent au large mais le village ne croit pas que les constructions vont les affecter.

Projets de développement

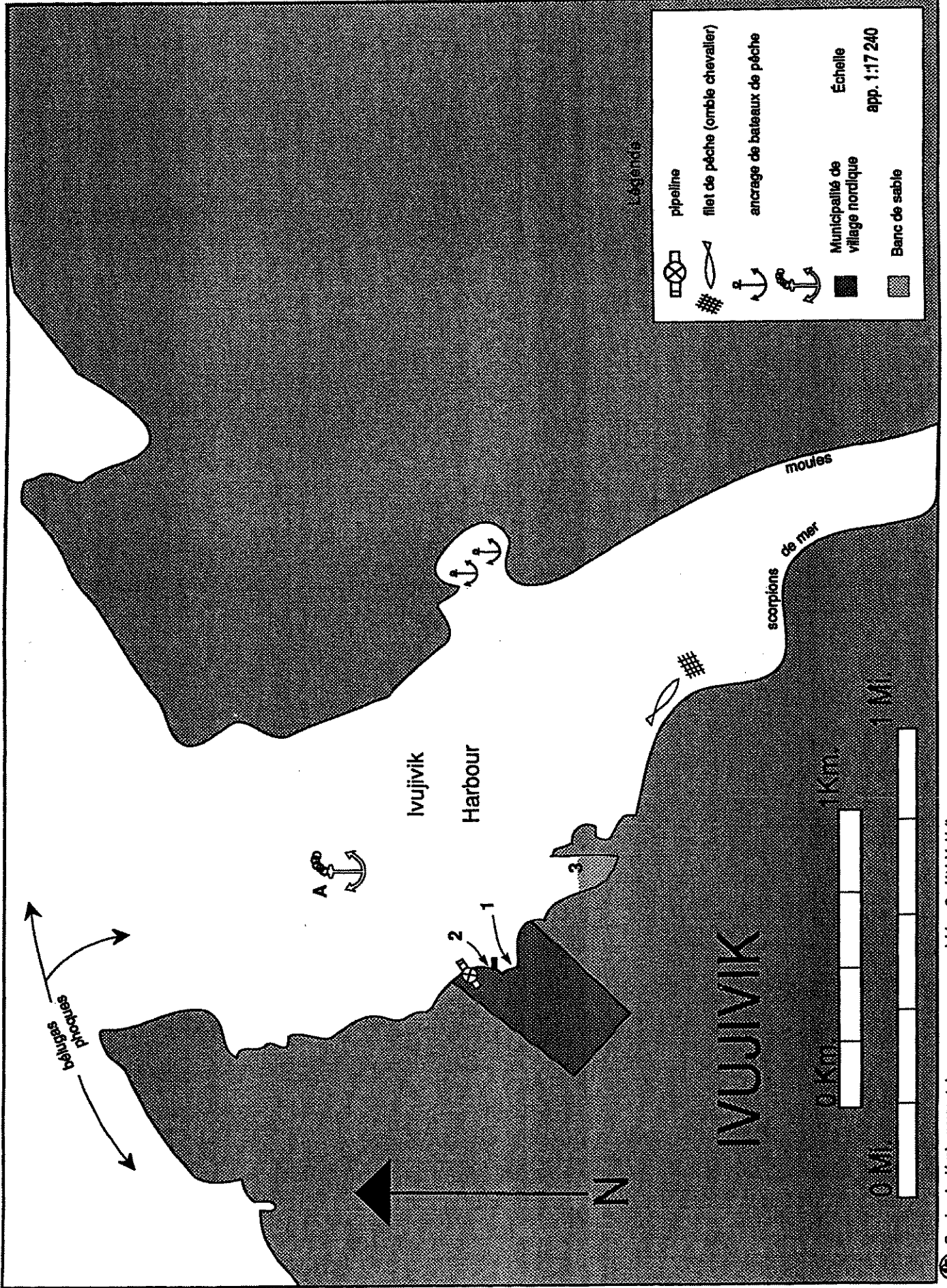
- Il existe un projet touristique devant permettre à des amateurs de la nature et photographes de venir explorer la région. Pour cela il faudrait un havre sûr pour un navire d'une certaine envergure.
- Il n'y a pas de projet de pêcherie commerciale ou d'autre développement en vue. Cependant les membres du Conseil croient que le potentiel pour la

pêche à la crevette est réel étant donné la proximité d'Ivujivik au Détroit d'Hudson.

- On prévoit le déplacement des citernes pour produit pétrolier en 1990.

Aides à la navigation

- Le Conseil municipal voudrait qu'un ou plusieurs phares soient construits afin de diriger les bateaux de pêche par temps de brouillard ou la nuit.
- Le maire suggère en outre que les bateaux de pêche soient dotés d'un "homing device" que les pêcheurs pourraient acquérir à leurs frais. Il faudrait des réflecteurs appropriés appuyés contre les récifs submergés présentant un danger pour la navigation.
- Le Conseil municipal demande d'obtenir un nouvel horaire des marées de même que des renseignements au sujet des radars, des cartes marines, etc...
- Le village veut le plus d'aides à la navigation possible mais ne sait pas trop ce qui est disponible. On se fierait donc beaucoup à ce que les ingénieurs détermineront mais le Conseil tient à être consulté.



AKULIVIKDate de la consultation: 21 février 1989Population résidente: 345Représentants de la collectivité:

du conseil municipal:

Peter Matte
 Lucassie Alamyo
 Lucassie Amamatuak
 Annie Qingauk
 Eli Angiyou secrétaire-trésorier
 Henry Alamco gérant

de la corporation foncière:

Moses Qumak
 Lucassie Amamatuak

Chasseur

Simon Aliqu

Tonnage de la desserte maritime annuelle:381 tonnes métriques - volume: 1742 M³Inventaire des équipements

Bateaux de pêche:

- | | | |
|----|---------------|-----------------|
| 1- | Propriétaire: | CNV HSP |
| | Nom: | Kallulik |
| | Longueur: | 45' |
| | Matériau: | bois |
| 2- | Propriétaire: | Tutak Hinuaruak |
| | Nom: | Arluk |
| | Longueur: | 41'11" |
| | Matériau: | bois |

Canots automobiles: 1

Chaloupes à moteur: 39

Petites chaloupes à rames et canots de rivière: quelques-uns

Autres embarcations:

- Il existe un vieux chaland située à environ 7 à 10 milles du village, appartenant à Transports Desgagnés et que le village voudrait bien voir enlever.

Equipement de halage:

- bateaux de pêche: l'un a sa remorque et l'autre est glissé sur des patins de bois tiré par un chargeur et un tracteur.
- les chaloupes à moteur sont tirées à la main et avec des véhicules tout terrain.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Plages: aucune des plages ceinturant le village n'a été dégagée complètement même si certaines grosses pierres ont été déplacées afin de permettre le rangement des chaloupes.
- Il n'existe aucune construction municipale sur le rivage.
- Le site # 1 sur la carte indique l'endroit dans la baie où les bateaux de pêche peuvent jeter l'ancre tout en étant plus protégés de la houle par mauvais temps.
- Le site # 1A montre la plage la plus utilisée pour le rangement des chaloupes à moteur. L'eau y est peu profonde ce qui la rend très praticable.
- Le site # 1B indique également une plage où les chaloupes à moteur sont entreposées et pourront

continuer à l'être dans l'avenir au fur et à mesure que le village prendra de l'expansion étant donné la proximité croissante.

- Le site # 1C est une troisième plage pour le rangement des chaloupes à moteur qui présente l'avantage d'être libre de glace au printemps plus rapidement que le site # 1A.
 - Le site # 1D est la quatrième plage pour les chaloupes à moteur utilisée surtout l'automne lorsque la baie commence à geler.
 - Le site # 2 indique l'endroit où le déchargement de la desserte se fait sur la plage, c'est-à-dire vis-à-vis le magasin de la Coopérative locale.
 - Le site # 3 montre l'endroit dans la baie où les gros navires de la desserte maritime, comme le Lucien Paquin, jettent l'ancre.
 - Le site # 4, pour sa part, indique l'endroit où les navires de moyenne dimension comme le pétrolier de Shell et le navire de la Coopérative, peuvent jeter l'ancre.
- Le site # 5, abri en cas de mauvais temps pour les chasseurs.

Difficultés d'opération

Pas de problèmes de congestion entre les chalands et embarcations locales.

Pas de problèmes en général lors du déchargement sauf éventuellement en cas de vents forts. A signaler: un navire s'est échoué l'an dernier.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

- Les marées sont assez petites, c'est-à-dire de .5 à 1.5 mètres dépendant des saisons.
- L'été, les vents dominants proviennent du sud-est (ce sont les plus gênants) tandis qu'à l'automne, ils proviennent du nord.
- Il n'y a pas beaucoup de courant en face du village, sauf peut-être vers la fin de juin ou le début juillet.
- Les fonds marins aux abords du village sont durs et composés surtout de petits coquillages.

Suggestions locales

Lors de notre passage aucun besoin précis n'avait encore été identifié. On nous fait remarquer néanmoins que, du fait d'un manque de congélateur, l'omble chevalier pêché s'abîme facilement.

Considérations environnementales

Tout le long de la plage principale, on pose des filets pour l'omble chevalier.

Projets de développement

- La Corporation foncière locale étudie avec le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche la possibilité d'établir une usine de cannage de chair d'ombles chevalier et de morues. L'état d'avancement de ce projet n'est pas connu.
- Les activités touristiques ont diminué au cours des dernières années mais le Conseil municipal croit qu'avec la construction d'une nouvelle piste, les activités reprendront.

Aides à la navigation

- Ils devront être conformes aux exigences d'une nouvelle structure sans oublier un réflecteur radar et des lumières de navigation sur le sommet de la montagne.



POVUNGNITUK

LAT. 60° 02' long. 77° 17'

Date de la consultation: 23 février 1989Population résidente: 945 habitantsReprésentants de la collectivité:

du conseil municipal:

Paulusi Angiyou	Président / maire
James Novalinga	Vice-président - secteur habitation
Qumaluk Iqiquq	Conseiller
Eli Kenuajuak	Conseiller
Raingie Kasudluak	Conseiller
Joe Ittukallak	Conseiller
Minnie Mochon	Conseillère/secrétaire
Eliyassie Sallualuk	Conseiller / absent
Apilie Kenuajuak	Conseiller / absent

Tonnage de la desserte maritime annuelle:1851 tonnes métriques - volume: 6222 M³Inventaire des équipements

Bateaux de pêche: 3

Canots automobiles: 12

Chaloupes à moteur: 95

Autres embarcations:

- 1 chaland dans la baie (une épave) que le village voudrait bien voir enlever et dont le propriétaire est inconnu.
- 1 vieux remorqueur et son chaland, également à l'état d'épave, situé de l'autre côté de la baie et appartenant à un certain Alex Boky dont personne ne connaît les intentions à leur sujet.

Equipement de halage:

- Les bateaux de pêche sont remorqués sur le sol gelé par un chargeur Caterpillar D-5 (présentement brisé)

Povungnituk

- Les canots automobiles ont leur propre remorque et sont tirés par des véhicules conventionnels;
- les chaloupes à moteur sont tirées à la main car il n'existe aucune route pour se rendre là où on les range.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

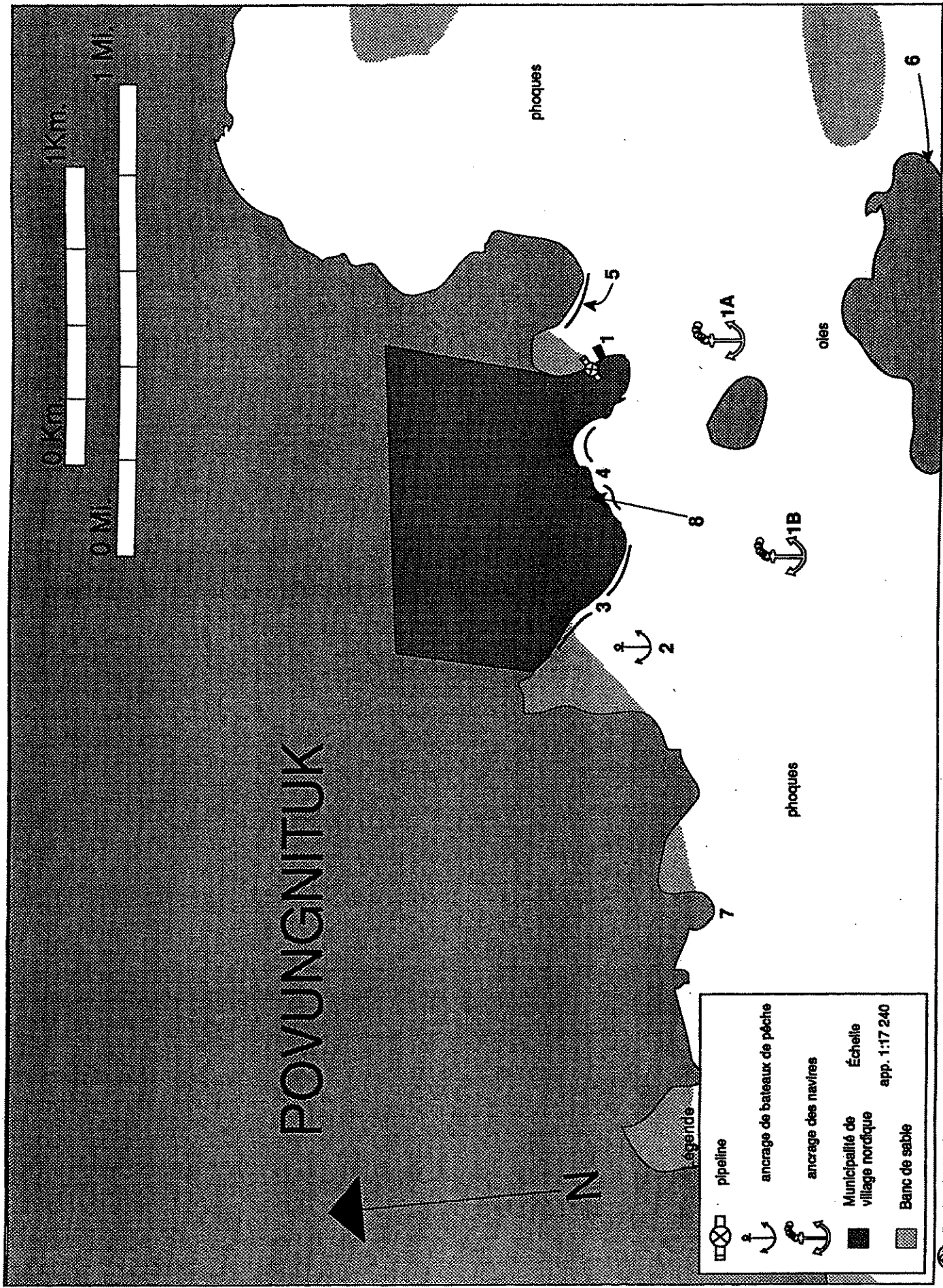
- Le site # 1, indiqué sur la carte est un débarcadère temporaire construit avec des barils de 45 gallons remplis de ciment et une structure de bois. Il est utilisé pour décharger les chalands de la desserte et les bateaux de pêche. Ce site est dégagé de rocher et de pierre mais il y a peu d'espace d'entreposage temporaire à cet endroit. L'hiver on y déverse la neige des rues. C'est aussi une importante voie de circulation pour motoneige.

Les sites # 1A et 1B servent de point d'ancrage pour les navires. (#1A pour la desserte régulière, #1B par les plus gros bateaux et par les pétroliers).

- Le site # 2 indique le point d'ancrage pour les bateaux de pêche. A cet endroit, ils sont protégés des vents du sud ou de l'ouest pendant l'été. Lorsque les vents viennent du nord, les bateaux de pêche sont protégés lorsqu'ils sont dans la baie.

Aides à la navigation

- Il n'existe présentement aucun phare directionnel.
- Il existe 7 tours qui ne sont pas équipées de lumière. Le village aimerait voir cette lumière installée de même qu'un phare pour radar. Aucune suggestion quant à son emplacement n'est faite, le conseil s'en remettant à l'expertise de la Garde côtière canadienne.



INUKJUAK

LAT. 58° 27' long. 78° 06'

Date de la consultation: 23 février 1989Population résidente: 937 résidentsReprésentants de la collectivité:

du conseil municipal:

Markoosie Patsaug: Conseiller
 Showmik Inukpuk: Conseiller
 Jobie Epoo: Maire et conseiller
 Jamesie Weetaluktuk: Mécanicien

de la corporation foncière:

Joanissie Ningiuk

du comité d'aide aux chasseurs:

Daniel Nulukie

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:2050 tonnes métriques - volume: 6700 M³Inventaire des équipements

Bateaux de pêche: 2

1 Propriétaire: CNV HSP
 Nom: Qairulik
 Longueur: 44 pieds
 Matériau: bois

Canots automobiles: 21

Chaloupes à moteur: 92

Petites chaloupes à rame et canots de rivière: 9

Autres embarcations:

aucune

Equipement de halage:

- le bateau de pêche est remorqué par 2 chargeurs qui le traînent sur des feuilles de métal.
- canots automobiles et chaloupes à moteur: ils sont halés à la main ou avec de petits véhicules sur les plages de sable situées aux sites # 1 et # 2
- On utilise également un treuil monté sur le bou-teur.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes**- Plages:**

Site # 1: Il s'agit d'une longue flèche de sable servant au remisage temporaire des canots automobiles et des chaloupes à moteur.

Site # 2: Il s'agit d'une autre plage s'étendant de la vieille piste d'atterrissage jusqu'à l'extrémité sud du village.

Site # 3: Il s'agit d'une plage au nord du village devant desservir la nouvelle zone d'expansion de construction domiciliaire pour le remisage des canots automobiles et des chaloupes à moteur.

- Rampe construite par Transports Québec

Site # 4: La rampe y est située telle que montrée au plan ci-joint. C'est à cet endroit que s'effectue le déchargement de la desserte annuelle. Il est à noter que le bateau de la Compagnie de la Baie d'Hudson décharge quant à lui sur la plage vis-à-vis le magasin du même nom. L'endroit est indiqué comme étant le site # 7.

- Le site # 5 indique l'endroit où le bateau de pêche est remisé pour l'hiver.

- Le site # 6 indique le point d'ancrage pour les bateaux de pêche. Il s'agit là du seul endroit sûr où les bateaux sont protégés par tous les temps, autrement dit un port naturel.

Difficultés d'opération

Desserte

Même si la nouvelle rampe construite par Transports Québec constitue une amélioration et facilite le déchargement, il n'y a pas l'espace suffisant pour l'entreposage temporaire du cargo près de la rampe. De plus, par temps venteux, il est difficile pour les chalands de s'approcher de la rive. A l'époque de la desserte, les vents dominants soufflent du sud et comme l'endroit est parsemé de roches aux arêtes coupantes, toute l'opération est fort risquée. Le déchargement lui-même présente d'énormes difficultés; tout le cargo doit être déchargé à deux ou trois reprises successivement. D'abord du navire sur un chaland, l'accostage de celui-ci à la rampe, de la rampe au halage final vers le village. Ces manutentions successives consomment temps et énergie et multiplient les risques de pertes. En fait il y a eu

plusieurs pertes l'année dernière à cause de la complexité d'opération.

Bateau de pêche

Les mêmes risques d'accès par temps venteux affectent le déchargement du bateau de pêche qui en conséquence ne peut se servir de la rampe. Le déchargement se fait plutôt comme ceci: du bateau de pêche à des canots automobiles ou à des chaloupes à moteur qui eux gagnent la rive individuellement sur la plage. Il est à noter que la nouvelle rampe est située à un endroit où l'eau est peu profonde et où les roches coupantes abondent.

A moins d'un équipement adéquat, le manque d'espace rend les opérations de halage difficiles et susceptibles d'endommager les bateaux.

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

- L'été, les vents dominants viennent du sud.
- Etant donné que le courant est très fort en face du village, il n'y a pas de glace à la dérive ni d'amoncellement près du village.
- Dans la petite baie située au nord du village où les Inuit proposent la création d'un petit port, la

glace qui se trouve dans la baie au printemps y demeure et y fond vers le début de juin. Il n'y a pas de déplacement de glaces.

Suggestions locales

La nouvelle rampe devrait être élargie et un espace suffisant pour le déchargement dégagé à proximité. Le conseil municipal estime que la rampe ne doit pas servir qu'à la desserte maritime mais également aux bateaux de pêche et même aux canots automobiles et chaloupes à moteur, au fur et à mesure que le village grossit. Le Conseil suggère aussi la construction d'un brise-lame pour faciliter l'accès des embarcations à la rampe étant donné le peu de profondeur de l'eau et la présence des roches toujours dangereuses. L'emplacement même de la rampe semble adéquat.

La municipalité aimerait voir quatre brise-lames construits aux sites A, B, C, et D. Elle estime qu'un emplacement central unique n'est pas pratique pour tous ceux qui n'ont pas de véhicule et qui doivent donc marcher de grandes distances pour avoir accès à leurs canots et au retour, le chemin inverse se fait parfois alors que les utilisateurs sont lourdement chargés.

Le maire fait remarquer que les canots doivent demeurer secs et être renversés durant les périodes de pluie; en conséquence il propose la construction d'un jeu de support sur la plage où les canots pourraient être rangés. Pour le bateau de pêche actuel et ceux qui seront acquis bientôt, le Conseil municipal suggère de prolonger la route existante qui va au dépotoir jusqu'à une petite baie (site # 6) bien protégée située au nord du village. On aimerait également y voir construire un édifice à usages multiples permettant la réparation des embarcations et l'entreposage des biens personnels. La présence d'une pompe à essence serait également appréciée de même que des berceaux pour accueillir les bateaux de pêche pendant l'hiver. Il y faudrait une rampe pour la mise à l'eau des bateaux et un aménagement propre aux petits ports de pêche.

Le Conseil municipal fait remarquer que les bateaux de pêche auront besoin de remorques si on doit les halier en calle sèche.

A 8 kilomètres au sud-ouest du village il y a un petit détroit contigu à la pointe est de l'Ile Harrison. Or ce détroit est ensablé, ce qui empêche de le franchir. Les pêcheurs doivent donc contourner l'île au complet et faire plusieurs kilomètres avant de pouvoir atteindre la

baie. Les pêcheurs demandent donc qu'un canal soit creusé leur permettant d'avoir accès à la Baie d'Hudson par ce détroit.

La même situation, appelant la même solution, se situe légèrement au nord-est du village à la pointe de l'île Farley. Les pêcheurs font donc la même demande.

Le Conseil municipal suggère que la desserte annuelle soit déplacée à la petite baie située au nord du village où il est proposé d'aménager un petit port.

Considérations environnementales

- Les Inuit voient peu de problèmes dans le voisinage immédiat.
- Il se pratique un peu de pêche à la morue près de la rampe existante et les pêcheurs installent des filets à l'embouchure de la rivière.
- Les emplacements envisagés se situent devant le lieu de passage des bélugas, des phoques, des ombles chevalier et des plies. On y trouve aussi de la truite et des poissons blancs (corégones); il n'y a pas de moules.

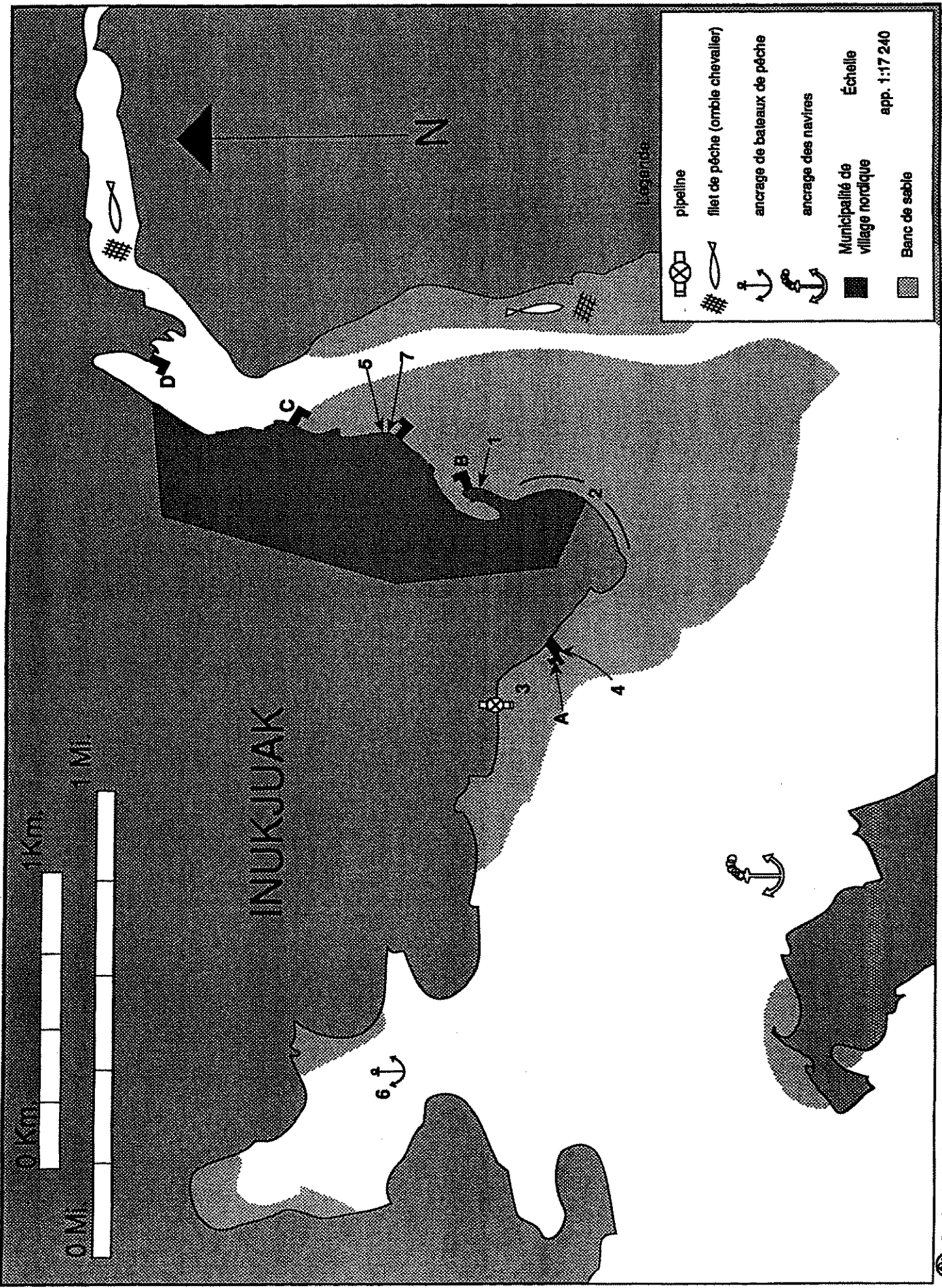
Projets de développement

- Un projet de recherche sur la pêche commerciale prendra place cet été à Inukjuak.
- Egalement un projet de développement touristique

patronné par la Société Makivik est à l'étude et plusieurs pourvoyeurs seraient intéressés à y participer.

Aides à la navigation

- Le Conseil demande qu'une tour avec phare soit installée sur une petite île près du village. On demande également à ce qu'un autre phare soit installé sur l'île King George dans la Baie d'Hudson puisque les pêcheurs locaux s'y rendent fréquemment et que celle-ci est très petite et très éloignée (environ 130 kilomètres du village). Par temps brumeux ou pendant la nuit, il est difficile de s'orienter sans phare.
- Installation d'une lumière de navigation sur "Palisado cliffs".



UMIUJAO

LAT. 56° 33' long. 76° 33'

Date de la consultation: 23 février 1989Population résidente: 286Représentants de la communauté:

du conseil municipal:

Billy Tooktoo :	Conseiller
Moses Inupuk:	maire suppléant
Nellie Nuktie:	conseiller
Charlie Sappa:	conseiller
Johnny Kasudnak:	conseiller
Eva Sappa:	conseiller
Lucy Croo:	Secrétaire-trésorier

de la corporation foncière de Umiujaq:

Isaac Anowak:	LHC vice-président
David Sappa:	LHC

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:200 tonnes métriques - volume: 816 M³Durée des opérations: 2 ou 3 fois l'an (quelques jours)Inventaire des équipements

Bateau de pêche: aucun

1 bateau de pêche à venir à l'été 1989

Canots automobiles: 4

Chaloupes à moteur: 35 à 40

Petites chaloupes à rame et canots de rivière: 6 à 10

Autres embarcations:

- 1 chaland d'aluminium en bon état avec 2 moteurs hors-bord
- 1 autre échoué, en acier, en décomposition

Equipement de halage:

- chargeur municipal et patins pour canots-automobiles
- chargeur à bascule pour les chalands (site # 1);
- véhicule tout terrain et/ou à la main pour les canots.

Inventaire des plages et des infrastructures existantes**- Plages**

Site # 1: plage rocailleuse utilisée pour la descente

Site # 2: anse protégée et peu profonde pour canots automobiles, haut fond, depuis la construction d'une voie d'accès à l'autre côté de la rivière; utilisable à marée haute

Site # 3: toute la plage située entre le site # 2 et le point appelé site # 3 sert au rangement des chaloupes à moteur. Le village doit s'étendre vers le site # 3 et toute la plage sera alors utilisée.

Site # 4: lieu d'ancrage sûr en eau profonde pour les navires, plus près du village par beau temps.

- Aucune infrastructure construite

La plage au site # 1 et la plage située entre les sites # 2 et 3 n'ont pas une apparence uniforme; elles reposent sur du roc entrecoupé de tranchées suivies d'un talus abrupte menant au village.

Difficultés d'opération

Desserte

La municipalité utilise deux chargeurs l'un pour décharger sur la plage, l'autre pour amener le cargo plus près du village à un endroit accessible pour les camions. Le déchargement à marée basse est rendu difficile du fait que les chargeurs glissent sur le roc et les pierres vaseuses. Il y a peu d'espace pour entreposer le cargo qui doit être évacué rapidement.

Activités locales

Pendant la desserte, les embarcations doivent être déplacées à un autre endroit. Par mauvais temps, on doit les haler sur le replat de la terrasse. Les chasseurs qui arrivent par mauvais temps ont de la difficulté car le ressac les éloigne de la plage pendant que la houle y déverse de l'eau. S'il vente trop, les chaloupes à moteur ne peuvent approcher du bord et doivent attendre dans une autre baie que le temps s'améliore.

- le chaland:

le dessous s'use rapidement dû à la friction contre le fond de l'anse au site # 2

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

Les vents viennent de l'ouest et du sud-ouest pendant l'été. Le rivage est protégé des vents de l'est et en partie du nord par les élévations environnantes. En général, le mauvais temps vient de l'est.

La glace fond sur place au printemps et les embarcations à moteur peuvent être mises à l'eau de la fin de mai au début décembre. Les glaces résiduelles se déplacent au large dans un axe nord-sud. La glace se forme à nouveau au début décembre.

Les marées sont de l'ordre de .6 mètres.

Suggestions locales

Brise-lame en forme de "L" ouvert vers le nord contenant des facilités pour les canots-automobiles et les chaloupes à moteur avec rampe pour halage et mise à l'eau de même qu'un autre brise-lame en ligne droite perpendiculaire à la plage, située au nord de la structure en "L".

Une route d'accès, une surface de déchargement, un système d'éclairage, un édifice à usages multiples dont

Umiujaq

une partie serait un congélateur communautaire, une autre partie un atelier de réparation pour les embarcations et une troisième partie contenant des casiers pour les utilisateurs ainsi que des facilités portuaires au Lac Guillaume Delisle.

Considérations environnementales

- Les enfants jouent sur la place située près du site # 1 et s'y baignent.
- Aucune cueillette de mollusques au site suggéré pour la future infrastructure ou de façon générale en face du village, même s'il s'en trouve, ils préfèrent aller ailleurs.
- Les bélugas tout comme d'autres espèces transitent chaque année, à l'allée et au retour devant le village. La future infrastructure les repoussera un peu plus au large, ce que les Inuit estiment être sans conséquence.
- Les eaux usées sont déversées dans la rivière et de là, dans la baie devant le village. Il n'existe pas encore d'infrastructure de traitement. Depuis les pêcheurs ont cessé d'y mettre leurs filets par crainte de problèmes de contamination.
- Le vieux chaland échoué devrait être enlevé.
- Le dépeçage des captures a lieu au site # 1 mais peut facilement être effectué sans conséquence dans un autre lieu.

Projets

- Un projet de développement touristique en est à l'état de la planification par le Conseil régional de développement Kativik (CRDK)

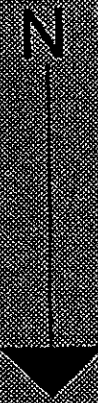
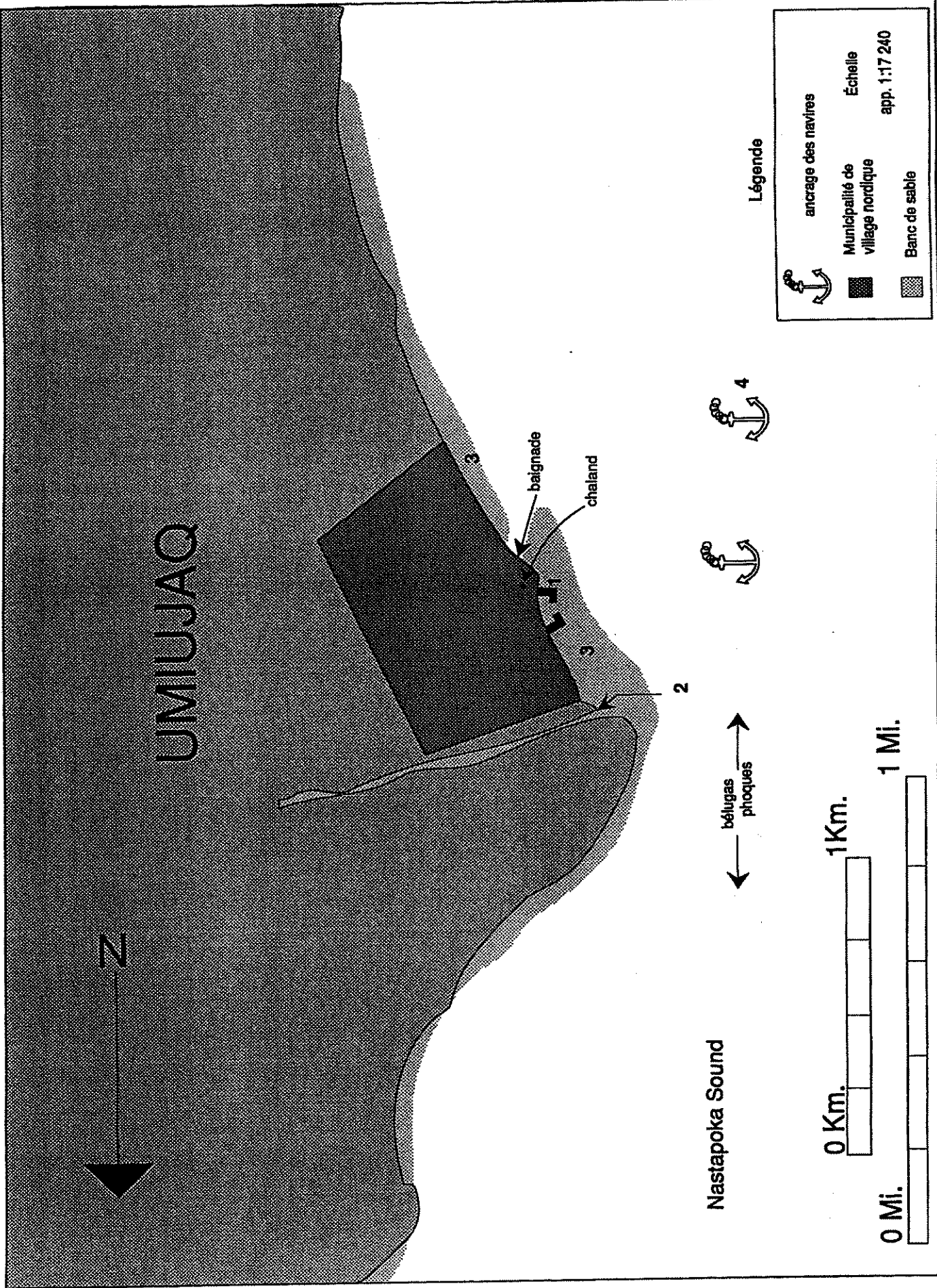
- Un projet de pisciculture est également à l'étude au CRDK -

Aides à la navigation

- Il n'en existe aucun présentement. Il est difficile de trouver l'emplacement du village la nuit ou par mauvais temps, il faut suivre la côte pour ne pas le manquer.

- Des aides à la navigation seraient un bénéfice certain pour les chasseurs.

- Ces aides seraient également très utile en saison hivernale.



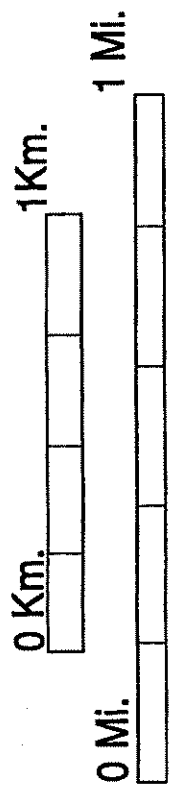
UMIUJAJQ

baignade
chaland



bélugas
phoques

Nastapoka Sound



Légende

	ancrage des navires
	Municipalité de village nordique
	Banc de sable
	Échelle app. 1:17 240

KUJJUARAPIK

LAT. 55° 17' long. 77° 45'

Date de la consultation: 24 février 1989Population résidente: 524Représentants de la collectivité

du conseil municipal:

Myva O. Niviaxie	Maire
Rhoda Angutiguluk	Conseillère
Willie Tooktoo	Conseiller
Jacob Tookalook	Conseiller
Peter Papialuk	Secrétaire municipal

de la corporation foncière de Kuujjuarapik

Robert Fleming	Président
Caroline Angutiguluk	Director
Lizzie Weetaltuk	Director

Groupe de travail

Alec Tuckatuck

Chasseurs

Samwillie Quarak
Silar Niviaxie
George Kudlu
Levi Fleming

Tonnage de la desserte maritime annuelle 1988:2310 tonnes métriques - volume: 7271 M³Durée des opérations: 2 ou 3 fois l'an (quelques jours)Inventaire des équipements

Bateau de pêche: aucun

1 bateau de pêche est prévu pour 1989 ou 1990

Canots automobiles: 3

Chaloupes à moteur: 35 à 40

Petites chaloupes à rame et canots de rivière: 10

Autres embarcations:

- 4 vieux chalands inutilisables que le Conseil municipal voudrait voir enlever
- hydravion: tout l'été, amarré au quai flottant, principalement pour l'usage des Cris (Air Saguenay)

Equipement de halage:

- canots automobiles: chacun a sa remorque
- chaloupes à moteur: halage à la main

Inventaire des plages et des infrastructures existantes

- Il existe 2 quais flottants:

Un quai flottant composé de caissons métalliques appartenant à Transports Canada mais en voie de transfert à Transports Québec, situé au site # 1;

Un autre quai composé d'une structure de bois reposant sur des barils dont les Cris s'occupent est situé au site # 2.

- Il existe également au site # 3 une rampe constituée de gravier et de feuilles de métal permettant le déchargement.
- Le site # 1 sert de zone de déchargement principal lors de la desserte annuelle; si plus d'un navire

décharge au même moment, le site # 3 est également utilisé.

- La plage longe la baie tout le long du village jusqu'à l'extrémité sud à la jonction de la rivière. Cette plage est utilisée principalement l'été et à l'automne, uniquement l'extrême pointe sud est encore utilisée.

Difficultés d'opération

Desserte

Le déchargement s'effectue au site # 1 où l'espace disponible pour l'entreposage temporaire du cargo est présentement suffisant. Cependant les opérateurs des chargeurs et camions municipaux s'enlisent souvent dans le sable mou. Il s'agit d'une opération délicate. Quant au site # 3, il se situe sur du gravier mais il est trop petit, n'offrant que deux surfaces réduites de sable de chaque côté de la rampe, ce qui explique qu'on ne l'utilise qu'en cas de nécessité.

Depuis environ 10 ans, les plus gros navires ont tendance à s'enliser et à s'échouer sur le sable dû à la sédimentation. Il faut que la marée soit très haute pour qu'ils puissent entrer dans l'embouchure de la rivière sans difficulté.

Activités locales

Par vents forts et grandes marées, les chaloupes à moteur doivent être halées sur le replat de la terrasse, ce qui ne va pas sans difficulté puisque le talus est très escarpé. Autrefois il existait des escaliers mais ils se sont défaits avec le temps.

Le déchargement des chaloupes à moteur pose souvent des problèmes, on utilise le site # 1 en l'absence de la desserte; par contre il faut se déplacer si les chalands ont besoin du quai. On se retrouve donc sur la plage qui est très étroite et plusieurs propriétaires y ont perdu leurs embarcations lors des hautes marées. Plusieurs personnes possèdent leur cabanon mais il est difficile de remorquer les chaloupes à moteur jusqu'à ces cabanons. De plus, chaque propriétaire doit nettoyer son coin de plage des blocs qui peuvent s'y accumuler.

La mise à l'eau des canots automobiles et des chaloupes doit nécessairement se faire à marée haute sauf si les utilisateurs décident d'aller au quai, lequel n'est malheureusement pas accessible à ceux qui n'ont pas de véhicule pouvant transporter leur embarcation.

De plus ce quai flottant exige 2 semaines de réparation chaque printemps. La mise à l'eau demande une journée de même que le retrait à l'automne. Cette opération s'avère parfois dangereuse et un homme y a laissé sa vie l'automne dernier.

Projet hydro-électrique Grande Baleine:

Ce projet, pour lequel des négociations s'amorcent et qui est imminent, prévoit une réduction de 80% du débit de la rivière et les Inuit appréhendent les effets négatifs de cette réduction sur leurs activités maritimes. On n'aurait plus accès aux sites B, C et D (voir plus loin).

Faits saillants météorologiques et dynamique littorale

L'été, les vents forts soufflent du sud-ouest et à cette époque, la marée est plus basse qu'à l'habitude. Ils doivent accoster plus au sud, de l'autre côté de l'embouchure de la rivière, marcher et attendre que le temps s'améliore avant de faire la traversée pour arriver au village. A l'automne les vents du Nord dominant et la plage est protégée. Les marées atteignent 2 à 3 mètres.

Suggestions locales

Site A (North Point): Tel qu'il apparaît sur le plan ci-joint, situé dans une petite baie dans le prolongement nord de la piste d'atterrissage, à 1,5 km du village, offrant une excellente protection pour les embarcations.

Kuujjuarapik

Une route menant au dépotoir existe déjà. Une toute petite extension permettrait d'atteindre la baie. Lavalin a déjà réalisé une étude au sujet de cette route. La route devant mener au site A devrait être allongée afin de rejoindre la plage située à proximité.

Sites B, C et D:

Situés sur la plage, ils pourraient tous être aménagés avec des quais flottants. Une route longe déjà la plage et l'accès en serait facilité. Cependant chacun de ces sites devrait être protégé à l'aide de brise-lames.

Site E:

Serait un bon emplacement pour la mise à l'eau et le halage des canots automobiles et des chaloupes à moteur. C'est également l'emplacement préféré pour y installer un édifice à usages multiples (congélateur communautaire, atelier de réparation et casiers de rangements). Le Conseil demande également à ce que soient construits des supports en série permettant d'y ranger les canots renversés.

Cabanons:

Il y en a plusieurs: chaque propriétaire d'embarcation en a un, mais leur accès est difficile. La plage devrait être nivelée afin que les cabanons puissent être déplacés plus près des canots automobiles.

Considérations environnementales

- Il y a des filets de pêche au site A à l'été, au printemps et à l'automne. Les Inuit croient que les installations suggérées aideraient les pêcheurs non seulement à mettre leurs filets à l'eau mais également parce que ces filets seraient protégés des vents.
- La faune suivante transite devant le village: bélugas, phoques et scorpions de mer.
- En saison, c'est-à-dire à l'automne, les oies et les canards transitent également par le village et utilisent les plages.
- Les Inuit n'envisagent aucune difficulté d'acclimation des animaux aux constructions qu'ils suggèrent si leur structure est solide et si elle ne fait pas de bruit.
- Les Inuit envisagent même que pour les pêcheurs à pied, la pêche à la morue serait facilitée par la présence des infrastructures.
- Les Inuit semblent croire que l'aménagement du site A résoudra tous leurs problèmes. Ils avertissent toutefois que le fond marin à cet endroit est sablonneux et accidenté.

Projets de développement

- Il y a eu un certain nombre de discussions en particulier au sujet du tourisme, mais aucun projet précis n'est à l'horizon.

Aides à la navigation

- Il n'existe qu'une seule tour présentement et elle est trop basse. De plus elle est hors d'alignement et elle n'est pas surmontée d'un phare.
- Les Inuit ne veulent pas de bouées flottantes car elles effraient les bélugas.
- Il existe également deux repères qui sont eux aussi trop bas et ont besoin de phares à leur sommet.
- Le Conseil municipal aimerait également qu'un relevé soit fait de la profondeur de l'embouchure de la rivière à cause des changements survenus ces dernières années.

Enfin, le Conseil municipal demande à ce que la municipalité soit informée de la venue des préposés de la Garde Côtière canadienne et des résultats de la présente consultation dans son ensemble.

CONCLUSION

L'intégration au contexte socio-économique euro-canadien n'empêche pas les villages du Nunavik de continuer à se livrer de façon intensive à des activités de chasse, de pêche et de cueillette, même si en termes monétaires elles ne contribuent que pour une part minime aux revenus locaux et n'occupent qu'un pourcentage restreint de la main d'oeuvre locale inuit recensée.

Du point de vue économique, en effet les campagnes contre la chasse aux phoques et le boycottage de la fourrure par de nombreux pays ont sérieusement affecté le commerce des peaux, et ce n'est que par le biais du programme d'aide aux chasseurs, subventionné par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, que quelques revenus sont possibles.

Par contre, lorsque le temps est beau, la majeure partie des travailleurs salariés du village abandonnent temporairement leur ouvrage et se joignent aux autres chasseurs, contribuant non seulement à la majeure partie de l'alimentation locale mais encore à la confection des vêtements ou même à l'alimentation des chiens de traîneaux qui refont leur apparition. Alors que le travail salarié est perçu comme aliénant, ces activités sont considérées comme

conclusion

culturellement productives et des facteurs sociaux et culturels y sont associés.

En termes alimentaires la nourriture sauvage représente plus de la moitié de l'alimentation dans les villages. L'importance relative des différentes espèces dans l'alimentation communautaire a été recensée: les mammifères marins (le béluga, le phoque annelé et le phoque barbu surtout) constituent la majeure partie de la récolte, soit 36,4% du total en poids consommé de toutes les espèces; viennent ensuite les mammifères terrestres (en particulier le caribou) avec 25,7%, le poisson (en particulier l'omble chevalier) avec 29,3%, les oiseaux aquatiques avec 5,9% et finalement le petit gibier qui, avec 2,5% du total, ne représente qu'un apport marginal à la consommation locale (voir tableau 3).

C'est par voie maritime qu'une part importante des espèces chassées au loin sont ramenées au village. Le caribou lui-même ainsi que le petit gibier sont eux aussi ainsi ramenés des camps de chasse.

Etant donné la démographie en hausse dans le Nunavik et le manque d'emplois en vue, on s'attend dans les villages à une recrudescence du nombre de chasseurs et d'embarcations, d'où l'importance de penser dès à présent à la mise sur pied d'infrastructures appropriées.

conclusion

Il y a déjà plusieurs années et ce grâce au Programme d'aide aux chasseurs que fut livré le 1er bateau de pêche "moderne". Depuis, les collectivités et quelques propriétaires privés ont fait l'acquisition de nouvelles embarcations. Au total, incluant quelques vieux côtiers polyvalents nordiques plus communément appelés "Peter head", plus de 25 bateaux de pêche de bois ou d'aluminium variant de 30' à 45' prennent la mer au profit des Inuit du Nunavik.

En consultant la carte on s'aperçoit que des dizaines de canots automobiles et des centaines de chaloupes à moteur sont aussi utilisés pour les activités de chasse et de pêche.

Malgré cette flotte imposante, on utilise encore des moyens rudimentaires et mal adaptés pour mettre et retirer les grosses embarcations à l'eau. Les utilisateurs d'embarcations "légères" n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la force de leurs bras puisqu'aucun équipement spécialisé ne peut leur faciliter la tâche.

Dans les 14 villages, les infrastructures sont presque inexistantes à l'exception du quai flottant de Kuujjuarapik, d'un quai artisanal de pierre et de bois situé à Ivujivik et d'un quai temporaire en bois à Povungnituk, des deux rampes de débarquement construites en 1986 et 1987 à Kangirsuk et Inukjuak.

conclusion

Toutes les collectivités s'accomodent, faute de mieux des plages souvent trop petites et rocailleuses où elles se sont installées jadis.

En plus de cette absence d'infrastructures nécessaires à une bonne planification des activités, les problèmes des résidents se trouvent multipliés lorsque vient le temps de la desserte maritime. On doit déplacer souvent sans préavis et en toute hâte ses gréements et fournitures pour laisser le champ libre aux opérations des chalands. Ce conflit permanent se retrouve dans toutes les communautés. L'exiguïté de la plage, les bateaux à l'ancre dans le chenal, l'enlissement des véhicules lourds, lors des manoeuvres frustrant les gens de façon singulière autant du côté des résidents que des transporteurs maritimes.

Le caractère artisanal des opérations a donné lieu au cours des ans à des accidents sérieux dont un décès. Il faut aussi noter les nombreuses et coûteuses pertes de matériel que l'on endommage ou échappe à l'eau. Enfin le jeu des marées et l'absence de chenal cartographié à Akulivik a occasionné l'enlissement d'un navire de la desserte en 1988.

Situées au nord du 55^o parallèle, ces collectivités sont comprises dans la zone climatique de type toundra. La température moyenne annuelle voisine les 5 °C selon les

conclusion

villages. La géographie n'est pas la même partout, la fréquence et la direction des vents sont soumises aux nombreux facteurs locaux, tel le relief. L'amplitude des marées dans certains villages est sans contredit l'une des plus fortes au monde.

Malgré tous ces éléments, divers renseignements recueillis pour trouver des solutions permanentes à ces problèmes sont similaires d'un village à l'autre. Puisque pratiquement aucun havre ne peut abriter les bateaux en toute sécurité vu l'exiguïté des plages souvent bordées de talus escarpés, puisque de grandes quantités de blocs tapissent les approches, étant donné les vents violents et la force des vagues, des courants, des glaces, l'ampleur des marées, font qu'il n'y a d'autres choix que de planifier la construction d'infrastructures maritimes adéquates suivant les besoins de chaque collectivité. On pense donc aux brise-lames, pontons flottants, rampe d'accès, bâtiments à fonction multiple, poste de carburant, électricité, route d'accès et aides à la navigation.

Selon les représentants, les impacts majeurs à long terme dus à la construction seront généralement acceptables dépendamment des sites choisis même si la région est bien pourvue en mammifères marins, poissons et mollusques. Les sites suggérés sont presque partout près des villages et ne correspondent pas aux aires de cueillette et

conclusion

de pêche, sauf à de rares exceptions, et les bénéfices d'un tel investissement ne se mesurent pas.

Finalement la propriété, l'exploitation et l'entretien des infrastructures une fois construites n'ont été abordées que brièvement et des discussions ultérieures permettront d'en venir à une entente entre les intéressés.

ANNEXE IListe des sigles et abréviations

A.R.K.	Administration régionale Kativik
C.C.E.K.	Comité consultatif de l'environnement Kativik
C.Q.E.K.	Commission de la qualité de l'environnement Kativik
HBC	Compagnie de la Baie d'Hudson
CNV HSP	Programme d'aide aux chausseurs
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, de la pêche et de l'alimentation du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SDBJ	Société de développement de la Baie James
CRDK	Conseil Régional de Développement Kativik

ANNEXE II2^e La desserte maritime des communautés du Nouveau-Québec

Cette desserte sera étudiée en vue d'y procéder à partir d'un quai principal qui pourrait être construit à Chisasibi (Fort-George) sur la Baie-James où se rend la route venant de Matagami. Des débarcadères pour le transbordement des marchandises compléteraient, lorsque requis, le service envisagé dans les différents villages à desservir.

De par la disposition de l'article 29.0.36 de la Convention de la Baie James et du Nord Québécois, les 2 gouvernements doivent travailler en étroite collaboration avec l'Administration Régionale Kativik et avec les communautés nordiques. M. Barrett voit une participation importante - fondamentale - de l'Administration Régionale Kativik tout au long des travaux du sous-comité et bien sûr jusqu'à la fin des constructions, ne serait-ce qu'à cause de son mandat territorial, juridiction sur les dossiers à envergure régionale, et son activité sectorielle - développement économique, aménagement, protection de l'environnement, exploitation des ressources.

Transport Canada - Garde Côtière, Hâvres et Ports M. Galarneau voit son rôle comme celui d'un expert... mais se garde bien de prétendre que son bureau connaît bien la région nordique du Québec - Nunavik n'est pas son territoire. Tous croient que la Garde Côtière sera un acteur majeur tout au cours des travaux du sous-comité. Monsieur Galarneau offre toute sa collaboration. Il faut bien se rappeler qu'il s'agit d'un sous-comité dirigé par deux co-coordonnateurs ou représentants .

Transport Québec assumera la permanence du sous-comité... secrétariat, coordination, et logistique des rencontres, discussions, visites et négociations.

Toutes les parties reconnaissent que les données fondamentales, nécessaires à toutes discussions et planification, n'existent pas sous une forme utilisable.

Tous s'entendent pour commencer par la compilation d'une banque de données:

- 1) les caractéristiques physiques de l'environnement des villages: marées, glaces, courants, fonds marins, vents, sol, roc. Il semble que le ministère fédéral Pêches et Océans est l'organisme tout désigné pour faire les études pertinentes. M. Galarneau fera, dans les délais utiles, les démarches pour s'enquérir des possibilités d'obtenir la collaboration de Pêches et Océans.

- 2) Les besoins des villages, les attentes des populations, les équipements existants et les caractéristiques vitales des villages devront aussi être compilés et rassemblés sous une forme de document de travail facile à utiliser et pouvant être à la base des études éventuellement nécessaires pour la poursuite des travaux du sous-comité.

Au cours du mois de février, une visite de tous les villages sera effectuée par des membres du sous-comité.

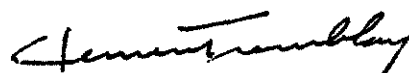
Les coûts de cette première activité sur le terrain seront comptabilisés au crédit du sous-comité (Québec) étant donné que Transport Québec en assumera la logistique via le bureau du sous-ministre.


Clément Tremblay, ing.
Co-coordonnateur

QUEBEC, LE 13 DECEMBRE 1988.

-2-

La deuxième partie de la réunion a servi à préparer une liste de points à discuter et de questions à être posées aux autorités des villages. Toutes les personnes présentes ont fait valoir leur position et le questionnaire que l'on retrouve annexé aux présentes servira de base pour les discussions avec les organismes locaux et les habitants des villages. Ce questionnaire sera traduit en anglais et en Inuktitut. Selon les possibilités de transmission, on tentera de le faire parvenir aux municipalités avant l'arrivée des membres du sous-comité.



Clément Tremblay, ing.
Co-coordonnateur

QUEBEC, LE 2 FEVRIER 1989.

Des démarches sont entreprises auprès de Transports Canada afin de mettre sur pied un groupe de travail qui aura la tâche de définir avec l'Administration Régionale Kativik, les villages nordiques et les autres organismes concernés des nouveaux paramètres pour l'élaboration d'un programme de construction d'infrastructures portuaires tenant compte de tous les éléments spécifiques et particuliers du territoire et de ses habitants.

J'espère que cette action vous conviendra et je vous prie d'accepter, Monsieur Kleist, mes salutations distinguées.

Le ministre,



Marc-Yvan Côté

SOUS-COMITÉ SUR LES INFRASTRUCTURES MARITIMES NORDIQUESSYNOPSIS DES THEMES D'INFORMATIONS ET
DE CONSULTATIONS DES VILLAGES INUIT
DU NOUVEAU-QUÉBECProposition d'ordre du jour typique

I PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Identification de tous les participants et de leur rôle respectif, tant du côté inuit que de ceux qui les visitent.

II HISTORIQUE

Les visiteurs relatent l'historique du Comité de gestion de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, et en particulier du sous-comité sur les infrastructures maritimes nordiques.

Cet historique comprendra notamment:

- a) les sources: l'article 29036 de la C.B.J.N.Q. et l'entente K.D.M.R. sur les transports;
- b) projet initial avorté de construction de débarcadères
- c) création du nouveau sous-comité et remise des procès-verbaux des deux premières réunions
- d) avertissements préliminaires sur la nature exploratoire de la consultation et la non-uniformité des solutions envisageables

III EXPLICATION DU BUT DE LA VISITE

Une fois l'information ci-haut fournie, la visite vise à consulter les inuit sur une série de questions préliminaires pour établir un corpus de données apte à orienter le travail du sous-comité. Cette feuille de données touchera notamment les items suivants:

- a) constitution et mise à jour d'un inventaire complet et détaillé des équipements maritimes présentement situés dans chacun des villages, en particulier le nombre, le type et les spécifications des divers bateaux et embarcations

- nature et capacité portante du sol
- ressources fauniques environnantes
- utilisation actuelle
- vents
- points de repère
- nature, quantité et mouvements des "boulders"

- d) suggestions quant à l'exploitation et l'entretien des infrastructures maritimes après leur construction, en portant une attention particulière à la formation préalable du personnel requis

V INFORMATION AU SUJET DES ÉTAPES FUTURES

Les membres du Sous-comité informent les Inuit des étapes anticipées avant que le programme ne soit mis à exécution. On explique en particulier la nécessité que des études soient menées afin de déterminer la nature des sols par des sondages et la nature des approches maritimes par bathymétrie. Il faudra également procéder à des études d'impact sur l'environnement, des études de faisabilité, la confection des plans, l'évaluation des coûts, la négociation d'une entente-cadre fédérale-provinciale, la préparation de soumissions aux Conseils du Trésor et aux Cabinets, l'établissement d'un échéancier et d'un ordre de priorité, des ententes spécifiques pour chaque site, des appels d'offre, la signature des contrats et finalement au début des travaux.

TABLEAU IPopulation résidente

	<u>INUIT</u>	<u>NON-INUIT</u>	<u>TOTAL</u>
KUUJJUAQ	1050	400	1450
KANGIQSUALUJJUAQ	463	20	483
TASIUJAQ	140	7	147
AUPALUK	113	4	117
KANGIRSUK	340	18	358
QUAQTAQ	193	14	207
KANGIQSUJUAQ	335	18	353
SALLUIT	675	31	706
IVUJIVIK	242	8	250
AKULIVIK	334	11	345
POVUNGNITUK	880	65	945
INUKJUAK	914	23	937
UMIUJAQ	271	15	286
KUUJJUARAPIK*	399	125	524

* Population Crie: 518

TABLEAU 2

VILLAGE	PROPRIÉTAIRE	NOM	LONGUEUR	MATÉRIAU
1. Kangiqsuajuijuaq	CNV HSP	Ingunnia	44'11"	Bois :
2. Kangiqsuajuijuaq	LHC Kiliinia	Aivia	44'11"	Bois
3. Kuujjuaq	John Peters	Anjusaaliuk	40'	Bois
4. Kuujjuaq	Charlie Gordon	Naturalik	40'	Bois
5. Kuujjuaq	Jimmy Gordon	Debra Mergo	35'	Bois
6. Kuujjuaq	Simeonie Berthe	Kancok	35'	Bois
7. Kuujjuaq	Dave Chalmers	Miss Del	32'	Bois
8. Kuujjuaq	George Korcak	Led. Joanne	35'	Bois
9. Tasujuaq	CNV HSP	Kuuggaluk	41'9"	Aluminium
10. Kangirsuk	CNV HSP	Pigelujuaq	44'11"	Bois
11. Quedaaq	CNV HSP	Tuuvetuk	41'9"	Aluminium
12. Kangiqsuajuaq	CNV HSP	Narua V	44'11"	Bois
13. Salluit	Adamie Keanic	Rocky Point	35'	Bois
14. Salluit	Noah Issac	Oosigaaq	34'	Bois
15. Salluit	Jimmy Kikiuk	Agluvik II	42'	Bois

16.	Salluit	Sammy Kaitok	Satunluk	42'	Bois
17.	Ivullivik	CNV HSP	TIKAGUILLIK	33'	Bois
18.	Ivullivik	Mutaaraluk	TIRILLUK	42'11"	Bois
19.	Ivullivik	Quisuk Takiosuk	Angqiluaq	43'	Bois
20.	AKullivik	CNV HSP	Kallullik	45'	Bois
21.	AKullivik	Tukok Hinuaruak	Artuk	41'11"	Bois
22.	Povungnituk	Tarnusi Sivuaroodik	KIKQAVIK	34'11"	Bois
23.	Povungnituk	Joanassie Tuluaq	Kaseqiaq	41'	Bois
24.	Povungnituk	Jaakusi Ittuloak	Kiglak	42'11"	Bois
25.	Inukluqaq	CNV HSP	Qairullik	44'	Bois

**TABLEAU 3 - ESTIMATION DE L'APPORT RELATIF DE CHACUNE DES
ESPECES DANS LA CONSOMMATION DE 11 VILLAGES NORDIQUES
1977 A 1980**

	<u>Moyenne (1977 à 1980)</u>		
	Nombre	Massa (poids consommé en kgs)	Pourcentage relatif (représentation) en poids de chacune des espèces)
I Mammifères terrestres			
Caribou	18 050	1 048 705	24,9%
Renard arctique	23 269	34 904	0,8%
Total:		1 083 609	25,7%
II Mammifères marins			
Phoque annelé	39 680	567 424	13,4%
Phoque barbu	3 565	350 796	8,3%
Phoque du Groenland	546	23 533	0,6%
Phoque commun	107	2 964	0,1%
Beluga	1 843	524 149	12,4%
Morse	214	39 611	0,9%
Ours polaire	197	31 284	0,7%
Total:		1 539 761	36,4%

**TABEAU 3-- ESTIMATION DE L'APPORT RELATIF DE CHACUNE DES
ESPECES DANS LA CONSOMMATION DE 11 VILLAGES NORDIQUES
1977 A 1980 (suite)**

	<u>Moyenne (1977 à 1980)</u>		
	Nombre	Masse (poids consommé en kgs)	Pourcentage relatif (représentation) en poids de chacune des espèces)
III Oiseaux aquatiques			
Oie blanche	35 205	56 328	1,3%
Bernache canadienne	66 362	139 360	3,3%
Bernache cravant	1 917	1 150	0,0%
Canards eiders	40 669	32 536	0,8%
Canard Pilet	1 448	1 158	0,0%
Macreuse	2 599	2 079	0,0%
Bec scie	1 615	808	0,0%
Marmette de Brunnich	7 924	3 962	0,1%
Guillemot noir	3 090	1 236	0,0%
Huart à collier	1 858	4 088	0,1%
Huart à gorge rousse	1 352	1 487	0,0%
Oeufs de canard	73 560	7 356	0,2%
Oeufs de bernache	5 795	580	0,0%
Total:		251 922	5,9%
IV Petit gibier			
Lievre arctique	2 083	4 791	0,1%
Lagopède des rochers	192 280	76 912	1,8%
Lagopède des saules	74 059	22 218	0,5%
Harfang des neiges	857	1 371	0,0%
Tétras des savanes	2 792	838	0,0%
Total:		106 130	2,5%

**TABLEAU 3 - ESTIMATION DE L'APPORT RELATIF DE CHACUNE DES
ESPECES DANS LA CONSOMMATION DE 11 VILLAGES NORDIQUES
1977 A 1980 (suite)**

V	Poissons	Moyenne (1977 à 1980)	
		Nombre	Masse (poids consommé en kgs) / Pourcentage relatif (représentation en poids de chacune des espèces)
	Omble chevalier	353 334	706 668 16,7%
	landlockō	6 760	7 436 0,2%
	Saumon	29 623	115 530 2,7%
	Touladi	85 907	274 902 6,5%
	Truite mouchezoë	63 786	67 407 1,4%
	Gadidès	21 381	23 519 0,6%
	Corégonès	61 748	43 224 1,0%
	Chabots	43 084	8 617 0,2%
	Total:		1 237 303 29,3%
TOTAL DE TOUTES LES ESPECES			4 218 725 100,0%

Compilation ministère des Transports du Québec d'après les chiffres obtenus dans "Research to establish present levels of Native Harvesting" 1982 a et b (sur 11 des 14 villages du Nunavik).

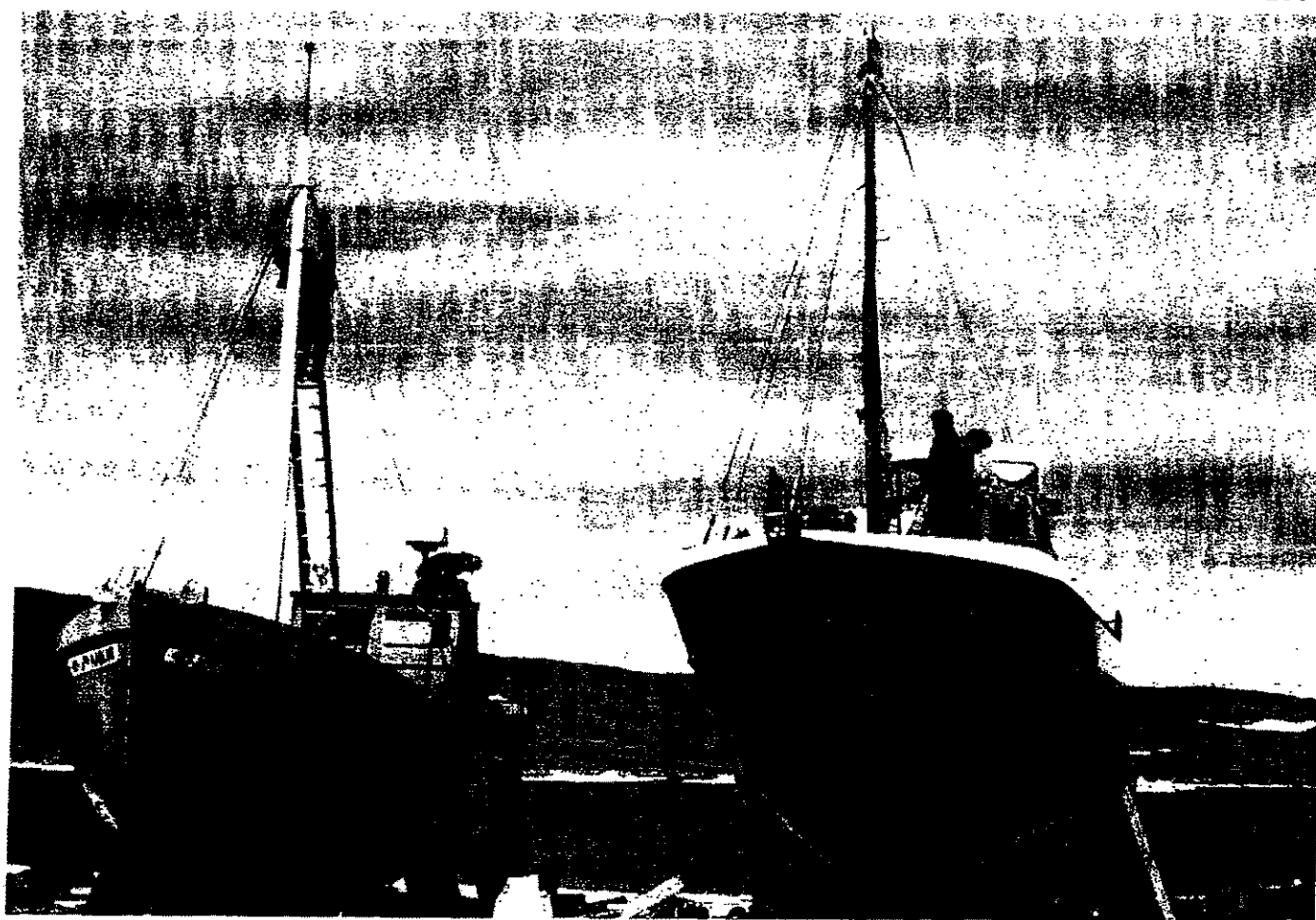
TABEAU 4 - POIDS CONSOMMABLE DES DIFFERENTS TYPES DE GIBIER (KG)

	Poids en kg
<u>I Mammifères terrestres</u>	
Caribou	58,1
Renard arctique	1,5
<u>II Mammifères marins</u>	
Phoque annelé	14,3
Phoque barbu	98,4
Phoque du Groenland	43,1
Phoque commun	27,7
Béluga	284,4
Morse	185,1
Ours blanc	158,8
<u>III Oiseaux aquatiques</u>	
Oie blanche	1,6
Bernache canadienne	2,1
Bernache cravant	0,6
Canards eiders	0,8
Canard pilet	0,8
Macreuse	0,8
Bec-scie	0,6
Marmette de Brünnich	10,5
Guillemot noir	0,4
Huart à collier	2,2
Huart à gorge rousse	1,1
Oeufs de canard	0,1
Oeufs de bernache	0,1

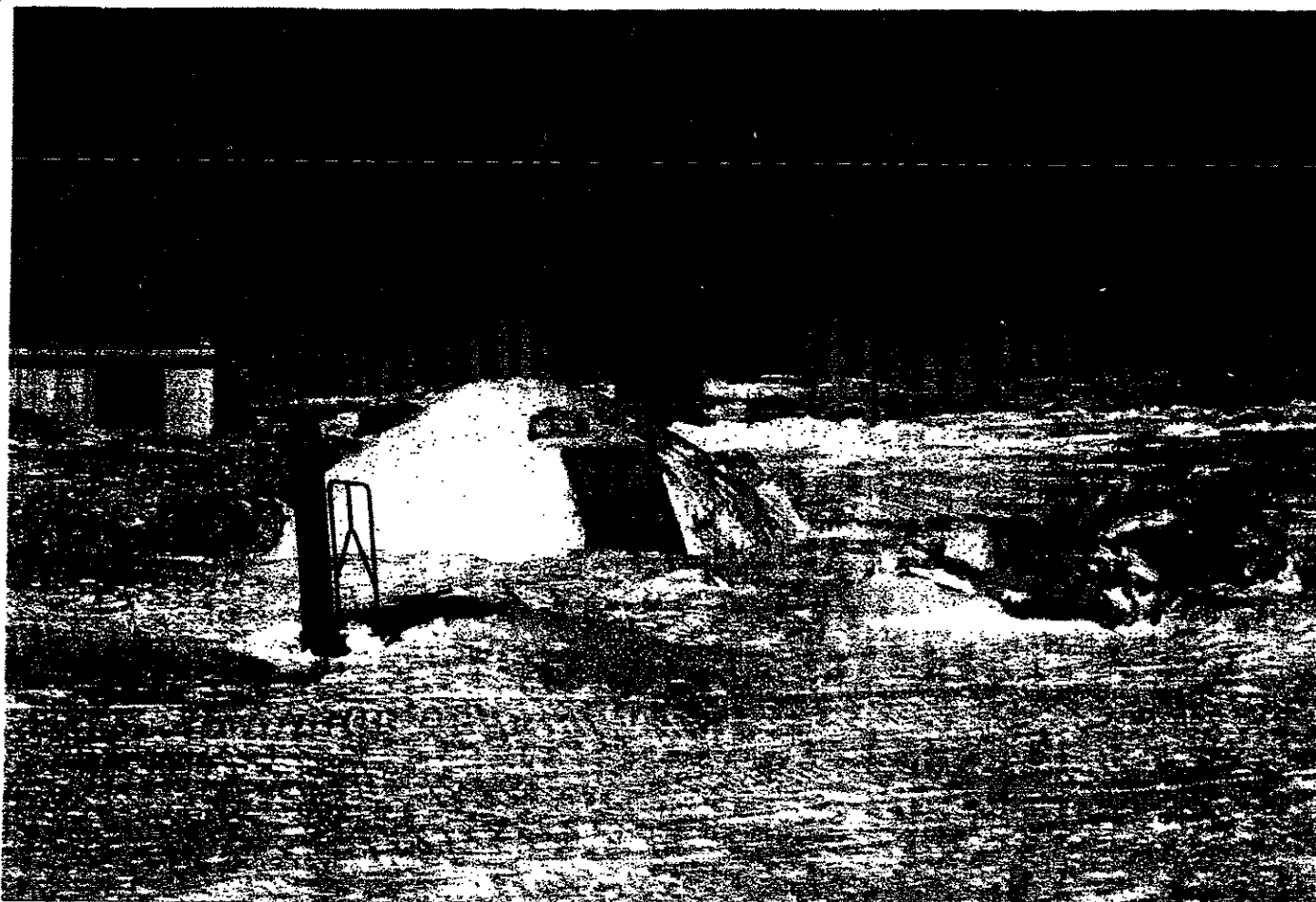
TABEAU 4 - POIDS CONSOMMABLE DES DIFFERENTS TYPES DE GIBIER (KG) (suite)

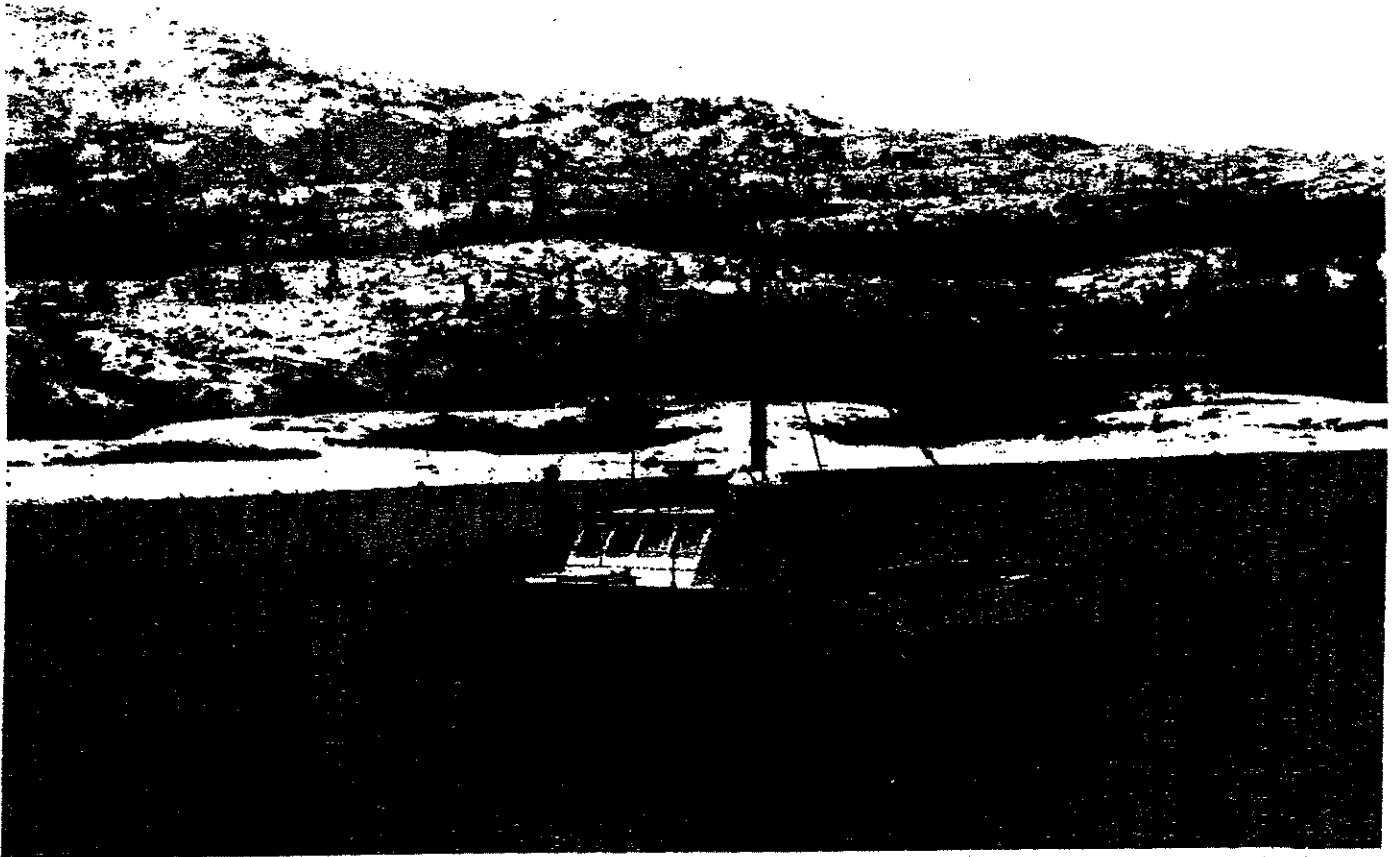
	Poids en kg
<u>IV Petits gibier</u>	
Lievre arctique	2,3
Lagopède des rochers	0,4
Lagopède des saules	0,3
Harfang des neiges	1,6
Tétras des savanes	0,3
<u>V Poissons</u>	
Ombie chevalier (anadrome)	2,0
Ombie chevalier (eau douce)	1,1
Saumon atlantique	3,9
Touladi	3,2
Ombie de fontaine	0,9
Gadidés	1,1
Corégones	0,7
Chabots	0,2

Référence: Research to establish present levels of Native Harvesting Harvest by the Inuit of Northern Québec Phase II (1979 and 1980).

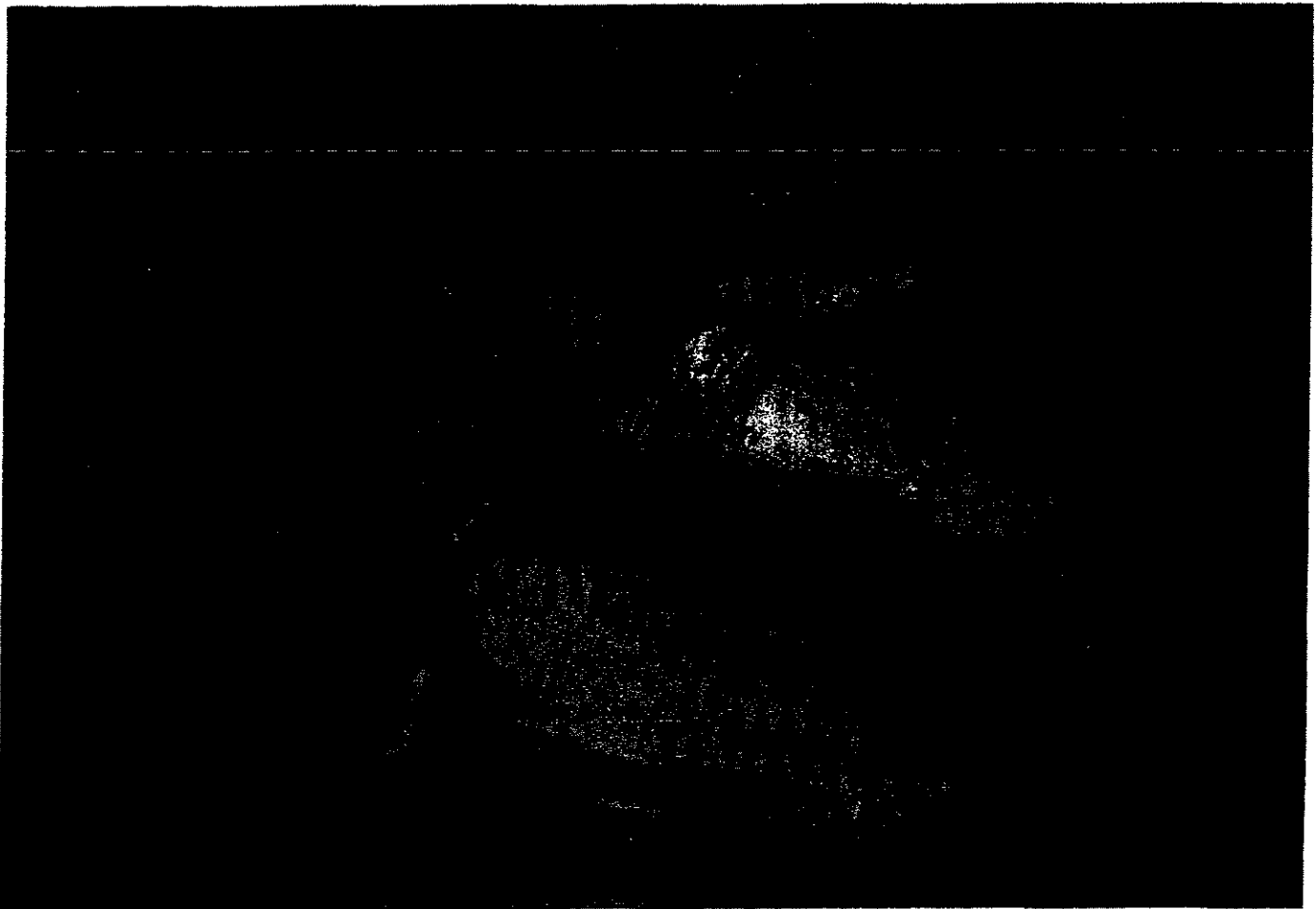


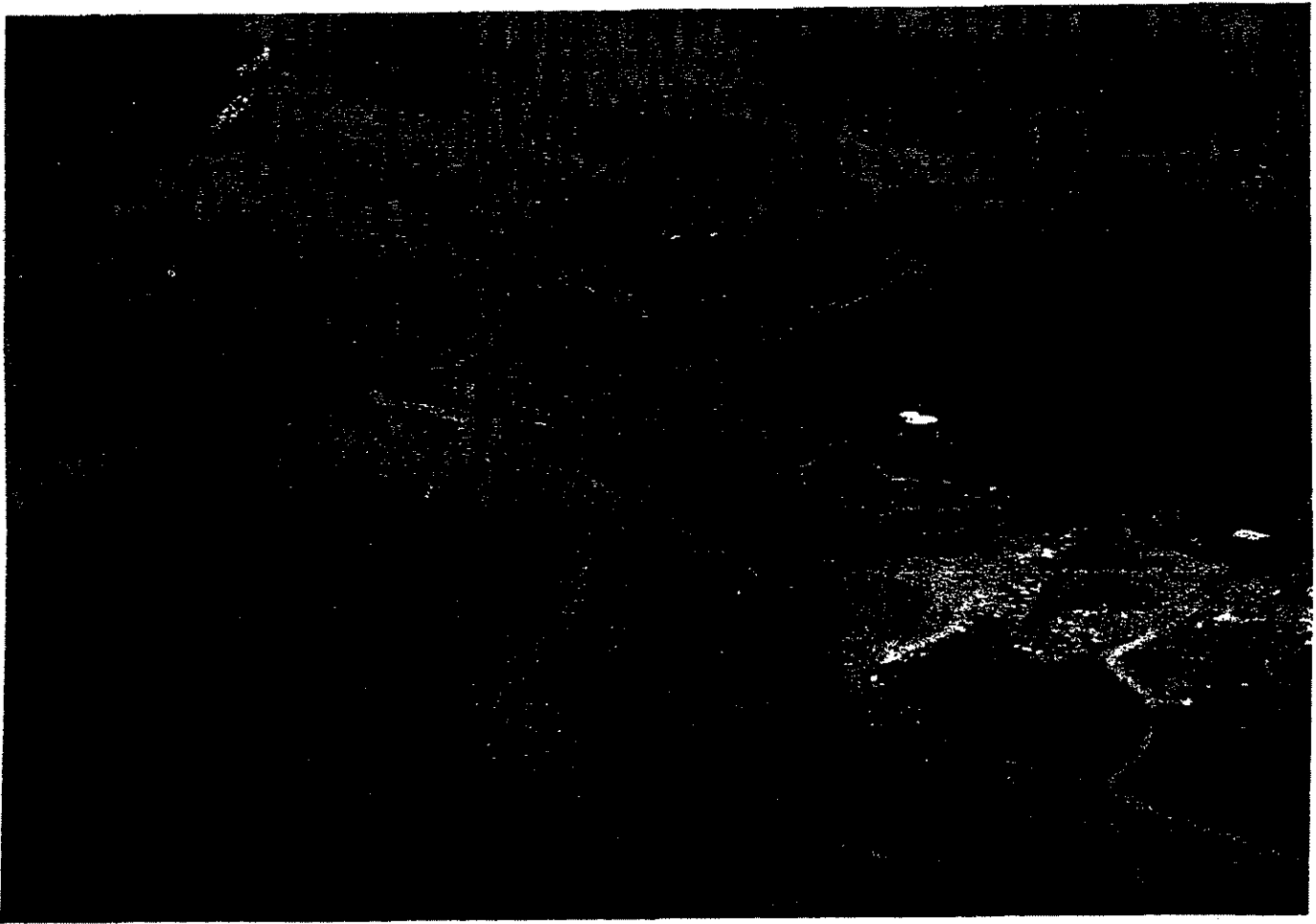
Congélateur communautaire - AKULIVIK





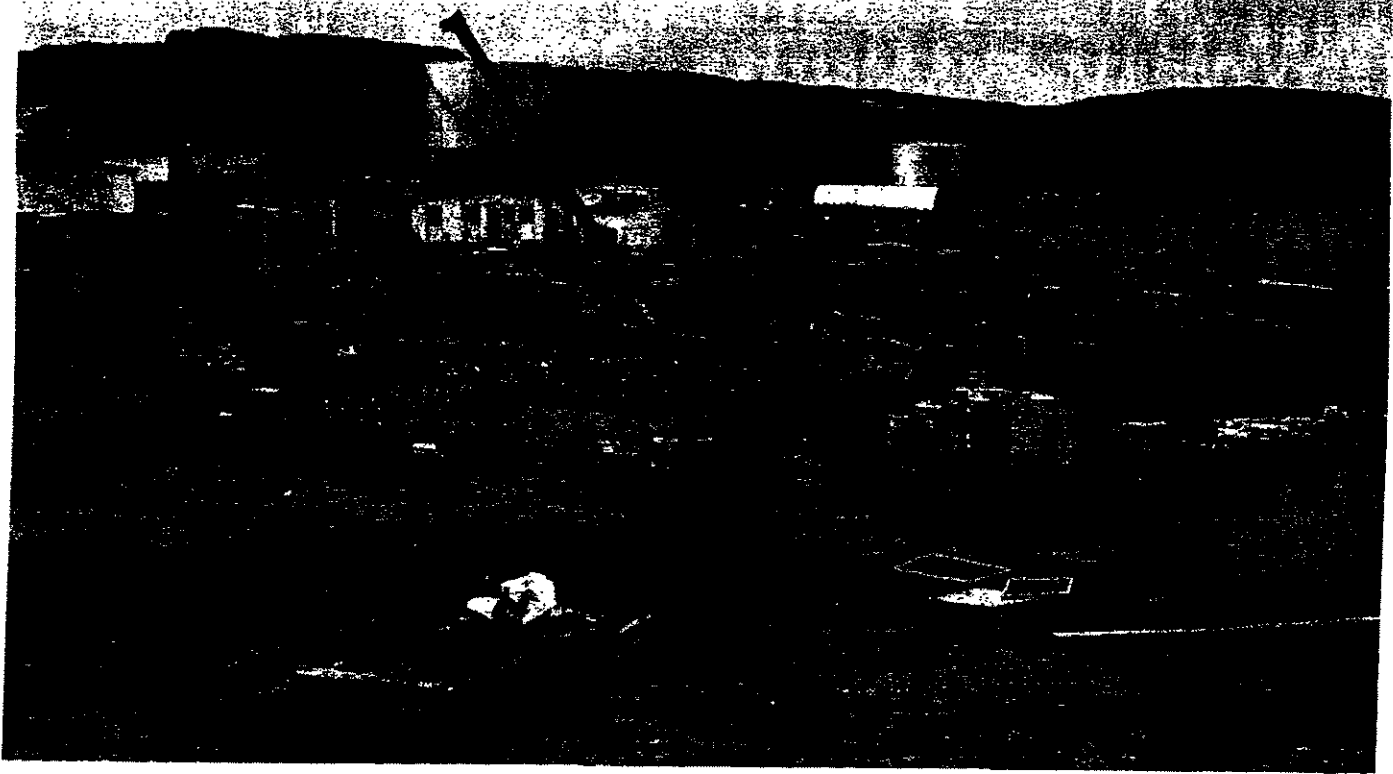
Entrepôt d'hiver!





ur des chasseurs - pêcheurs - Distribution des prises





Quaqtaq - Chenal d'approche



APPENDIX "D"

Letters sent by Makivik Corporation to Mr. Sam Elkas,
Minister of Transport Québec, and Mr. Benoit Bouchard,
Minister of Transport Canada, on October 27, 1989



LPA

société Makivik corporation

October 27, 1989

Honourable Sam Elkas
Minister of Transport
700, boul. St-Cyrille East
29th Floor
Québec, Qc.

Dear Mr. Minister:

As you may be aware, the Government of Canada and Makivik Corporation, on behalf of the Inuit of Northern Québec, have recently come to an agreement in principle with respect to the implementation of the James Bay and Northern Québec Agreement. Your officials have this agreement in their possession.

Among other things, the said agreement calls for the creation of a joint Canada-Québec-Inuit Working Group on Marine Infrastructures for the Inuit communities. This Working Group contemplates the participation of your Department for both planning and implementation. A Canada-Québec-Inuit sub-committee of the ERDA agreement on Transport has studied this subject during the last year, and it would now be appropriate for each party to officially appoint the representatives on this sub-committee to the new Working Group, as it is now called.

We have had an opportunity to discuss the matter with your Deputy Minister, Mr. Jean-Marc Bard, who is receptive to the foregoing proposal. There would appear to be common agreement that the proposed infrastructure program would give rise to significant contributions by Canada to the costs of a Québec owned infrastructure network.

The targeted date for the appointment of representatives by each party has been set to October 31, 1989.

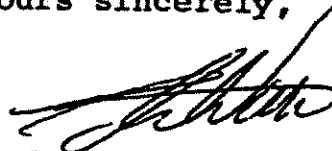
We understand that Transport Canada will appoint its representative shortly and we would appreciate if your Department would do the same thing.

4cA

2...

We thank you for your support and interest in the transport issues affecting Northern Québec and look forward to hearing from you at your earliest convenience.

Yours sincerely,



Charlie Watt
President

C.C. Mr. Jean-Marc Bard



LPA

société Makivik corporation

October 27, 1989

Honourable Benoit Bouchard
Minister of Transport
Room 418-CB
House of Commons
Parliament Building
Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Mr. Minister:

You are probably aware that the Government of Canada and Makivik Corporation, representing the Inuit of Northern Québec, have recently come to an agreement in principle with respect to the implementation of the James Bay and Northern Québec Agreement. One aspect of this implementation involves your Department. It was agreed that a representative would be appointed by Transport Canada in order to sit on a Working Group including representatives from the Québec Ministry of Transport, Makivik Corporation and Kativik Regional Government. Its mandate will be to study, execute and implement a Marine Infrastructure Program for the Northern Québec communities.

The Agreement contemplates the active participation of the Québec Ministry of Transport and pursuant to recent approaches with this Department, it appears that such participation is already assured.

Under the circumstances, it becomes urgent to proceed to the appointment of the representatives which must be made, according to the agreement in principle, at the latest by October 31, 1989. We are therefore asking you officially to kindly proceed to the appointment of the representative of your Department which will sit on this Working Group.

42A

2...

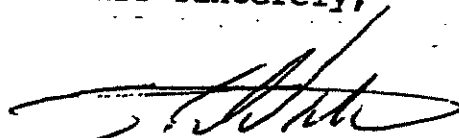
For our part, we have already been in touch with the Policy and Coordination section of your Department's office at the Dorval Airport, in Montreal, and it would appear that Mr. J.C.M. Pitre, Regional Director, would be your most appropriate representative in the circumstances. His experience and seniority would seem to qualify him as a high calibre spokesperson. We understand that Mr. Pitre has already contacted his Head Office on this topic. Furthermore, he indicated to us that the headquarters would have to decide if this task rests with the group of the Assistant Deputy-Minister of Policy and Coordination or of the Marine.

A recent meeting between Mr. Pitre and Mr. Jean-Marc Bard, Deputy-Minister for Transport Québec, would seem to confirm the wisdom of such proposed appointment.

It would however be necessary that the appointment of your representative be made together with the allocation of some human and material resources necessary for the execution of this mandate. Presently, we are for the most part referring to negotiations and feasibility studies. It would be useful if your representative could count on the technical assistance of various resource personnel available within your Department such as the experts from Harbors and Ports, from the Coast Guard. Rest assured that the Inuit of Northern Québec will participate actively and with enthusiasm to the sittings of this Working Group the success of which is in their interest.

We sincerely thank you for your interest and support for the success of this very important project for the safety of all coastal users such as fishermen, marine carriers, fuel suppliers and others.

Yours sincerely,



Charlie Watt
President

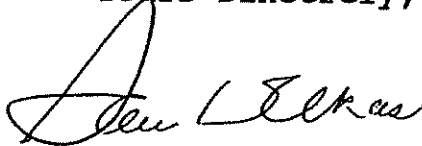
APPENDIX "E"

Letter sent by Mr. Sam Elkas, Minister of Transport Québec,
to Makivik Corporation, on October 27, 1989

Mr Clément Tremblay, from Mr Bard's office, will act as the spokesman on our behalf within the working group; he will be jointed by the professional and technical personnel as the subjects and circumstances call for.

I do hope that soon the Quebec team will resume the analysis, studies, evaluation and data collections already started in 1989 jointly with Transport Canada and members of your staff.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Sam L. Elkas". The signature is written in dark ink and is positioned centrally below the typed name.

Sam L. Elkas

APPENDIX "F"

Letter sent by Mr. Benoit Bouchard, Minister of Transport Canada,
to Makivik Corporation, on December 22, 1989

Ministre des Transports



Minister of Transport

DEC 22 1988

Monsieur Charlie Watt
Président
La Société Makivik
Case postale 179
Kuujjuaq (Québec)
J0M 1C0

Monsieur le Président,

Je donne suite à vos lettres en date du 27 octobre dernier portant sur la représentation de Transports Canada au sein du Groupe de travail en vue de la mise en oeuvre de la Convention de la Baie James et du Nord québécois.

A cet égard, je dois vous informer que le Ministère est présentement à évaluer la représentation la plus appropriée aux fins de sa participation au sein du Groupe de travail sur les installations destinées au transport maritime. A l'issue de cette évaluation, il est probable que la nomination d'un représentant du Ministère tiendra compte de ses responsabilités plus directes au niveau des programmes maritimes de façon à assurer la présence d'un spécialiste du point de vue technique au sein de ce Groupe de travail.

Pour ma part, je puis vous assurer que je suivrai de près le cheminement des dossiers liés au secteur de la Baie James. Par ailleurs, je communiquerai de nouveau avec vous au moment où Transports Canada aura choisi son représentant.

Je vous remercie de votre correspondance relative à cette importante question et je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes salutations les plus cordiales.

Le ministre des Transports,

Benoit Bouchard

APPENDIX "G"

**Agreement respecting the Implementation of JBNQA between
the Government of Canada and Makivik Corporation**

**AGREEMENT RESPECTING THE IMPLEMENTATION OF THE
JAMES BAY AND NORTHERN QUEBEC AGREEMENT**

AGREEMENT respecting the Implementation of the James Bay and Northern Quebec Agreement, dated the 12th day of September 1990.

BY AND BETWEEN: Her Majesty the Queen in Right of Canada, hereinacting through and represented by its undersigned authorized representative, the Minister of Indian Affairs and Northern Development (the "Minister")

PARTY OF THE FIRST PART

AND: Makivik Corporation, a corporation duly incorporated by statute of the Province of Quebec, hereinacting for and on behalf of the Inuit of Quebec and on its own behalf, and represented by its undersigned authorized representatives

PARTY OF THE SECOND PART

WITNESS:

- A. WHEREAS the Negotiator for the Inuit of Quebec and the Negotiator for the Government of Canada reached an agreement-in-principle on September 15, 1989 ("Agreement-in-Principle");
- B. WHEREAS on July 27, 1990 the Government of Canada by Order in Council approved the present Agreement Respecting the Implementation of the James Bay and Northern Quebec Agreement ("Agreement") and on May 4, 1990 Makivik Corporation approved this Agreement on behalf of the Inuit of Quebec; and
- C. WHEREAS this Agreement is the final agreement contemplated by paragraph G of the Preamble of the Agreement-in-Principle.

NOW, THEREFORE, IN CONSIDERATION OF THE MUTUAL COVENANTS, AGREEMENTS AND UNDERTAKINGS HEREINAFTER SET FORTH, IT IS HEREBY AGREED AS FOLLOWS:

1. Definitions

In this Agreement, unless the context requires otherwise, the following words and expressions shall have the following meanings:

- 1.1. "Canada": Her Majesty the Queen in Right of Canada or the Government of Canada;

5. JBNQA Implementation Forum

- 5.1. Canada and the Inuit of Quebec hereby establish a JBNQA Implementation Forum which shall also foresee the participation of Quebec. The Forum shall consist of appropriate senior representatives of Canada, the Inuit of Quebec appointed by Makivik and, if it agrees to participate, Quebec. Canada's representative(s) shall include, ex officio, the chairperson of the interdepartmental committee referred to in paragraph 4.2.
- 5.2. The Forum shall hold regular, quarterly meetings unless otherwise agreed by the representatives of the parties to the Forum, to review progress and to discuss and coordinate action on any issue related to ongoing implementation of the JBNQA. The representatives of a party to the Forum may convoke special meetings of the Forum to deal with urgent matters.
- 5.3. The Forum shall become operational not later than 120 days after the Order in Council approving this Agreement and the representatives of the parties to the Forum shall establish from time to time such other procedures as may be additionally required.

6. Dispute Resolution Mechanism

- 6.1. The Dispute Resolution Mechanism set out in Annex H (Dispute Resolution Mechanism) hereto is hereby established.
- 6.2. The Dispute Resolution Mechanism shall come into force and govern the Parties hereto in accordance with its terms as of the date of the execution of this Agreement whether or not the supplementary amending agreement contemplated by paragraph 2.3 above has been executed and has come into force. The Dispute Resolution Mechanism shall not apply to Quebec unless and until the date Quebec agrees to be bound by same.

7. Working Groups

- 7.1. The Working Groups referred to in Annexes B (Inuit Eligibility for and Access to Federal Programs and Funding), C (Justice/Solicitor General) and E (Marine Transportation) are hereby continued and shall make the recommendations and reports and draft the agreements, memoranda of understanding or policies, as the case may be, as provided for therein to implement the provisions of the specific "agreements-in-principle" set out in Section 2 of each of said Annexes.

7.2. The Working Groups shall be composed of appropriate representatives of the Inuit organizations, federal departments and agencies and, where applicable, provincial ministries and agencies, specified in the Annexes hereto. The said representatives shall be duly authorized to represent the parties to the Working Groups and instructed to carry out the mandate of their respective Working Group for the implementation of the specific "agreements-in-principle" set out in Section 2 of each of said Annexes.

7.3. The Working Groups shall carry out their respective mandates and submit their respective recommendations and reports and draft agreements, memoranda of understanding or policies, as the case may be, to the JBIO and the Inuit Negotiator for their respective approval, the whole in accordance with the provisions of the respective Annexes.

The Justice/Solicitor General Working Group(s) shall also submit its (their) recommendations to the federal department(s) concerned.

7.4. If the parties to the Working Groups cannot reach unanimous agreement on the recommendations, reports, draft agreements, memoranda of understanding or draft policies, they shall report this dispute to the JBIO and the Inuit Negotiator, together with their respective positions. The JBIO and the Inuit Negotiator shall attempt to resolve such disputes.

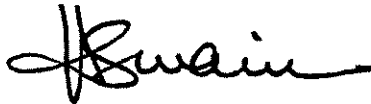
7.5. Any such disputes unresolved between the JBIO and the Inuit Negotiator shall be submitted to the Dispute Resolution Mechanism process as provided for under Annex H.

IN WITNESS WHEREOF, this Agreement has been executed in quadruplicate by the duly authorized representatives of the Parties on the date first above-written.

EXECUTED at Hull, on this 12th day of Sept, 1990.

FOR AND ON BEHALF OF HER MAJESTY THE QUEEN IN RIGHT OF CANADA:

By:



The Minister of Indian Affairs and
Northern Development



Witness

EXECUTED at Montreal, on this 12th day of September, 1990.

FOR AND ON BEHALF OF MAKIVIK CORPORATION:

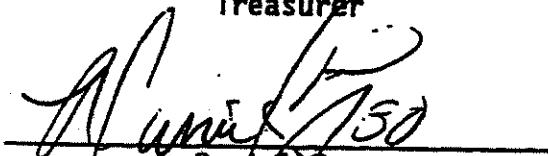
By:



Jackie Koneak
Second Vice-President



Willie Watt
Treasurer



Daniel Epoo
Secretary



Witness

MARINE TRANSPORTATION

1. Definitions:

- 1.1. "JBNQA": The James Bay and Northern Quebec Agreement, entered into on November 11, 1975, as amended from time to time in accordance with paragraph 2.15 thereof;
- 1.2. "JBIO": The JBNQA Implementation Negotiations Office established pursuant to Cabinet decisions, dated June 26, 1986 and March 24, 1988, for purposes of the JBNQA Implementation Negotiations, until the Office contemplated by paragraph 4.2 of this Agreement becomes operational and, thereafter, the said Office;
- 1.3. "Makivik": Makivik Corporation, the corporation established by the Act to establish the Makivik Corporation (R.S.Q., ch. S-18.1), and constituted as the Inuit Native Party for purposes of the JBNQA pursuant to paragraph 1.11 thereof;
- 1.4. "Inuit Negotiator": The person appointed by Makivik on March 8, 1988 to represent the Inuit of Quebec for purposes of the JBNQA Implementation Negotiations, or his successor;
- 1.5. "KRG": Kativik Regional Government, established pursuant to Section 13 of the JBNQA;
- 1.6. "MTQ": Quebec Ministry of Transport;
- 1.7. "TC": Transport Canada;
- 1.8. "NQMTIP": Northern Quebec Marine Transportation Infrastructure Program;
- 1.9. "F&O": Fisheries and Oceans Canada.

2. Agreement-in-principle:

To establish a Northern Quebec Marine Transportation Infrastructure Program including an implementation schedule, the Program to become effective no later than October 1, 1994.

3. Organization of the Working Group:

- 3.1. The Working Group shall consist of a representative appointed by TC, a representative appointed by F&O, a representative appointed by MTQ, a representative appointed by KRG and a representative appointed by Makivik. Each representative may be supported by such other persons as said representative may choose.
- 3.2. MTQ, TC, F&O, Makivik and KRG shall be responsible for their own costs related to the Working Group. Unless they agree otherwise, they shall bear equally the agreed in advance common costs related to the Working Group.

4. Plan of Action:

- 4.1. The Working Group shall meet and discuss how best to achieve the agreement-in-principle set out in Section 2 above.
- 4.2. The Working Group shall prepare a draft NQMTIP agreement between MTQ, TC, F&O and KRG which shall have as its purpose the achievement of the agreement-in-principle set out in Section 2 above.
- 4.3. The draft NQMTIP agreement shall include, but not be limited, to dealing with each of the following issues:
 - 4.3.1. the scope, framework and timetable of the appropriate studies to be undertaken;
 - 4.3.2. the general specifications of any marine infrastructure and related equipment to be built or purchased;
 - 4.3.3. a construction schedule;
 - 4.3.4. the technical responsibilities of each party to the Working Group with respect to the proposed NQMTIP;
 - 4.3.5. the duration of the NQMTIP agreement; and,
 - 4.3.6. the ownership, operation and maintenance, by Quebec and Canada respectively, of such infrastructure and related equipment as may be identified in the construction schedule referred to in 4.3.3 and the proposed financing related thereto.
- 4.4. Within twelve (12) months of the Order in Council approving this Agreement, the Working Group shall submit a draft NQMTIP agreement

to the necessary persons in MTQ, TC, F&O, and KRG, for their respective approval.

- 4.5. Within twelve (12) months of the Order in Council approving this Agreement, the Working Group shall also report to the JBIO and to the Inuit Negotiator any modifications to existing authorities, programs, services or federal-provincial agreements that would be necessary to implement the draft NQMTIP agreement, how said modifications would be effected, and whether any such recommendations would require specific Cabinet approval.
- 4.6. Within twenty-four (24) months of the Order in Council approving this Agreement, MTQ, TC, F&O, and KRG shall make known their respective formal decision on the draft NQMTIP agreement submitted to them in accordance with the provisions of paragraph 4.4 above.

It is acknowledged that there is no guarantee as to the level of federal funding of the NQMTIP and, furthermore, that Canada would fund its share of the financing of any approved program out of normal Canadian program funding or out of any funding arising from special Canada-Quebec agreements or arrangements related to or including such Program.

5. Implementation:

- 5.1. The JBIO shall oversee the various steps set out above in paragraphs 4.1 to 4.6.
- 5.2. The JBIO shall oversee the implementation of the NQMTIP agreement in the event that it is approved by the appropriate authorities.

APPENDIX "H"

Letter sent by Mrs. Lise Bacon, Minister of Energy and Resources
Québec, to Makivik on May 25, 1990

❖ ❖ Gouvernement
❖ ❖ du Québec

*La Vice-première ministre et
ministre de l'Énergie et des Ressources,
responsable du développement régional*

Lise Bacon Québec, May 25, 1990

Mr. Charlie Watt
President
Makivik Corporation
650, 32th Avenue, 6th Floor
Lachine (Québec)
H8T 1Y4

Mr. President,

On behalf of the government of Québec it is my pleasure to present to yourself and to the Inuit of Québec formal proposals pertaining to various questions of common interest.

The government is pleased to note the will shown by the Inuit in maintaining harmonious relations based on dialogue and serious analysis of real opportunities and problems facing the development of Inuit society.

The government believes in the need of strengthening and developing further the institutional, social, cultural and economic bonds between the Inuit and Québec society as a whole.

With this in mind the government has authorized and confirms the offer already made in the past of setting up a central negotiation table which, in turn, will see to setting up sectoral tables according to the subjects and issues to be discussed.

The central negotiating table should deal with the review and implementation of the James Bay agreement as well as with a negotiated form of self government.

The government thinks it is important that such topics be dealt with in a serene manner because a favourable climate is necessary to a true and unbiased assessment in self government.

In view of the environmental and economic impacts of the Great Whale project, the government intends that these issues be dealt with during such negotiations by setting up a proper sectoral table with the full participation of Hydro-Québec.

The Inuit will thus be able to enter into formal talks with Hydro-Québec on the ways and means best suited to deal with their concerns relating to the Great Whale project.

The government wishes to work jointly with the Inuit on strengthening the economic development of the region and of its inhabitants. The government thus wishes to confirm the following preoccupations:

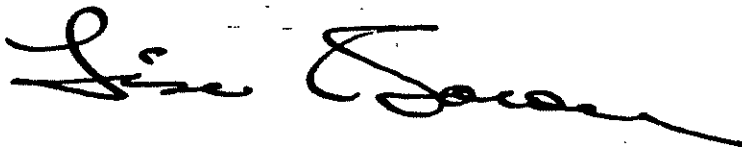
- priority should be given to chapter 29 of the James Bay and Northern Québec Agreement;
- necessary steps should be taken to ensure the establishment of a vocational centre near the Great Whale Complex where Inuit could have access to proper training in view of benefitting from the economic opportunities stemming from the realization of hydro projects;
- the establishment of such a training centre should also take into account the training of Inuit in other areas, proper attention being given to the use of French language on the work place;
- Inuit should be involved in setting up a special corporation devoted to the management of wildlife resources and habitats in view of the impacts of a project such as the Great Whale Complex;

- assistance should be granted to help the development of community and recreation facilities;
- assessment of needs and of measures required for building docking infrastructures adapted to the communities should be looked into;
- assessment of ways to set up financial and banking institutions in the territory should be looked into;
- appropriateness of regionalizing the administration of justice and public security through formulas adapted to the northern situation should be examined jointly;

The government has allowed for the allocation, in due course, of financial resources to implement such measures. Some of these measures also require the participation of the federal government as provided for by the James Bay Agreement. At a certain stage we should thus ensure the participation of the Federal government on certain topics which we could agree upon in the first stages of our negotiations.

The government wishes to assure you and the Inuit people that it is willing to proceed in good faith and at your earliest convenience.

Yours faithfully,



APPENDIX "I"

**Memorandum of Agreement between Gouvernement
du Québec and Makivik Corporation**

MEMORANDUM OF AGREEMENT

BETWEEN:

LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, acting herein and represented by the Minister for Native Affairs and the Minister of Energy and Resources, duly authorized to sign this agreement in the name of Le Gouvernement du Québec,

(hereinafter referred to as "Québec")

AND:

MAKIVIK CORPORATION, acting herein and represented by its President, *Senator Charles Mack*, duly authorized to sign this agreement in the name of Makivik Corporation,

(hereinafter referred to as "Makivik")

WHEREAS the James Bay and Northern Québec Agreement (hereinafter the "JBNQA") was signed, among others, by Québec and Makivik's predecessor, the Northern Québec Inuit Association, on November 11, 1978;

WHEREAS Makivik, incorporated under Chapter S-18.1, R.S.Q., is the "Inuit Development Corporation", the "Native party" and the "legal entity" referred to throughout the JBNQA, particularly in paragraphs 1.11 and 27.0.1 thereof;

WHEREAS by virtue of its constituting Act as well as the Act concerning *Cree, Inuit and Naskapi Native Persons*, Chapter A-33.1, R.S.Q., Makivik is the non-profit corporation which represents and is exclusively composed of all the Inuit beneficiaries under the JBNQA;

WHEREAS Québec has committed itself to review jointly with Makivik the implementation thus far of the entire JBNQA;

WHEREAS within the framework of the joint review of the implementation of the JBNQA, current negotiations between the Nunavik Constitutional Committee and Québec on the self-government of Nunavik must be taken into account;

WHEREAS Québec and Makivik have formally undertaken the joint and systematic review of the implementation of the JBNQA;

WHEREAS the parties wish to set forth their understandings with respect to the substantial as well as the material, financial, logistical and practical aspects of this review process;

WHEREFORE, THE PARTIES HAVE AGREED AS FOLLOWS:

1. Duration and extension of Agreement

This Agreement shall have effect retroactively to July 3, 1990. Its financial provisions shall apply from such date until March 31, 1992. Beyond this date, if negotiations have not been completed, new financial arrangements shall be agreed to by mutual consent of the parties.

2. Objectives

The review of the implementation of the JBNQA and the related negotiations shall have, as objects to:

- a) analyze the history of the implementation of the JBNQA thus far in order to determine the underlying reasons for its success in certain areas and its failure in others;
- b) identify the problem areas and to attempt to resolve them, taking into account the spirit and intent of the JBNQA as well as its dynamic nature and taking also into account the negotiations between the Nunavik Constitutional Committee and Québec on self-government;
- c) determine the nature, scope and time-frame of implementation measures agreed to and express them, if necessary, in a formal implementation agreement.

3. Method of Negotiation and Keeping of Records

While no joint, formal and binding minutes of the discussions will be kept, the parties agree to table written positions identifying the source or sources of a particular implementation problem or issue, a statement of the problem or issue itself, and proposing a solution.

The party receiving such position paper shall review it, discuss it both internally and at the table, and submit its response in a format that will endeavour to identify points of agreement and of disagreement and propose its own solutions as the case may be.

It is the explicit intent of the parties that such process of successive exchanges of positions will first allow consensus to emerge and then gradually narrow down and pinpoint those areas where differences of view may possibly subsist. All matters eventually agreed upon and contained in a joint position paper shall bind the negotiators who shall submit them for approval to their respective parties. As soon as the parties shall have agreed upon the nature, the scope and the time-frame of any such implementation measures, these latter will be diligently carried into effect.

Those matters which the parties will not be able to agree upon are set forth in a joint statement outlining, in each case, the terms on which partial agreement is possible and those which constitute the points of disagreement. This statement is referred to the central negotiation table which will endeavour to resolve them conclusively.

4. Sectorial Tables

The parties agree to set up as many sectorial tables of negotiation as may be required to facilitate and accelerate the conduct of negotiations.

The role of such sectorial tables shall be to review in detail the issues put forward by the parties at the central table. These sectorial tables shall comprise an equal number of representatives of the parties. Their task will be to analyze proposals and produce a joint statement on those points on which they are themselves in agreement, as well as a statement on those points on which agreement has not been reached. This second statement must also enunciate the respective position of the parties on each such point of disagreement. The file is then to be referred to the negotiators for consideration at the central table.

5. Order of Presentation and Priority

The parties agree that issues may be brought forward without following any particular order so as to provide flexibility to the parties in the preparation of files. A party wishing to raise a particular issue at the central table or to refer it to a sectorial table advises the other party accordingly in writing, at least one month in advance, so as to allow it to communicate with the necessary resource persons and obtain relevant documentation and information.

Notwithstanding the foregoing, the parties agree that certain issues and matters shall be granted priority throughout the negotiation process. This means that the discussions and the referral to sectorial tables, in certain cases, takes place as soon as this agreement is signed. Makivik has identified four (4) such issues, while Québec has identified two (2).

Respectively, these issues are:

For Makivik

- . Justice;
- . Health and social services;
- . Marine infrastructure program;
- . The transfer of federal manpower programs.

For Québec

- . Rationalization of organizations;
- . Issues listed in Québec letters of May 24 and 25, 1990.

6. Travel and Lodging Costs

During such negotiations and/or discussions, Québec shall pay the travel and lodging costs of representatives of Makivik to attend:

- a) from July 8, 1990 until March 31, 1991, ten (10) meetings to be held in Nunavik or in southern Québec as the parties may agree from time to time, comprising no less than five (5) meetings with Québec officials;
- b) from April 1, 1991 to March 31, 1992, up to twenty (20) meetings to be held in Nunavik or in southern Québec as the parties may agree from time to time, comprising no less than ten (10) meetings with Québec officials.

Travel costs include round-trip air fare, economy class, as per the rates of commercial air carriers between Montréal and/or Québec City and one or more of the Nunavik communities or between them.

The representatives of Makivik shall receive a *per diem* allowance not to exceed one hundred and seventy dollars (\$170.00) comprising hotel, meals and taxi fares.

It is understood and agreed that the aggregate total of all travel and lodging costs shall never exceed the sum of sixty nine thousand dollars (\$69,000.00) during each financial year, save for the provisions of article 7, below.

Reimbursement of these travel and lodging costs will be made by Québec to Makivik upon presentation of copies of vouchers and receipts countersigned, as the case may be, by both the Québec and Makivik head negotiators.

7. Regional Consultation Tours

Québec agrees to contribute an additional amount of five thousand dollars (\$5,000.00) prior to March 31, 1991, plus an additional amount of five thousand dollars (\$5,000.00) between April 1, 1991 and March 31, 1992, in order to help defray the cost of travel and lodging associated with regional consultation tours which will be undertaken by representatives of Makivik both to inform the Nunavik population of developments and to receive its comments, instructions and advice.

8. Translation and Printing Costs

Québec acknowledges that Makivik will need to have many documents translated from and into French, English and Inuktitut, and then printed and distributed in Nunavik as well as in southern Québec from time to time. To help cover such costs, Québec will contribute during each financial year an amount not to exceed seventeen thousand dollars (\$17,000.00) on terms and conditions to be discussed with Makivik.

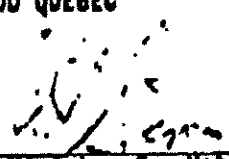
9. Studies and Research

The parties further acknowledge that for their common benefit, special studies and research will from time to time have to be conducted by third parties on topics mutually agreed as relevant to a better understanding of the self-government concept, the functioning of its existing models and various questions of particular complexity which may arise during the course of discussions. To this end, Québec will contribute, for each financial year an amount not to exceed twenty thousand dollars (\$20,000.00), on terms and conditions to be discussed with Makivik.

IN WITNESS WHEREOF THE PARTIES HAVE SIGNED

, this day of

LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC



Christos Sirros, Minister for Native Affairs

Lise Bacon, Minister of Energy and Resources

, this day of

MAKIVIK CORPORATION



Senator Charlie Watt, President

APPENDIX "J"

**Agreement entered between Government of
Canada and Government of Québec**

AGREEMENT CONCLUDED THIS DAY OF 1983

BETWEEN:

THE GOVERNMENT OF CANADA, hereinafter referred to as "CANADA", represented by the MINISTER OF TRANSPORT OF CANADA;

PARTY OF THE FIRST PART

AND:

THE GOVERNMENT OF QUEBEC, hereinafter referred to as "QUEBEC", represented by the MINISTER OF TRANSPORT OF QUEBEC and by the MINISTER OF INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS;

PARTY OF THE SECOND PART

WHEREAS the needs of the northern region of Quebec require that certain measures be taken to promote its economic and social development and to offer its inhabitants an opportunity to contribute to and participate in its development;

WHEREAS to this end the parties have agreed to formulate and implement jointly an airport infrastructure planning and development program within the territory covered by the James Bay and Northern Quebec Agreement and located north of 55 degrees latitude north (see Appendix A);

WHEREAS this program forms part of the commitments to be honoured by both levels of government under the provisions of the James Bay and Northern Quebec Agreement;

WHEREAS the general objectives of this program are economic development and resource development, improvement of air transport and communication infrastructures and human development in the region;

WHEREAS Canada and Quebec have agreed more particularly to finance the construction and/or improvement of the airport infrastructures in certain villages in the Territory;

WHEREAS Canada and Quebec have considered airports necessary at the following locations:

Inukjuak
Povungnituk
Akulivik
Ivujivik
Salluit
Kangiqsujuaq

Quaqtaq
Kangiqsuk
Aupaluk
Tasiujaq
Kangiqsualujjuaq

WHEREAS Canada and Quebec have agreed that the ownership, financing, construction, operation and maintenance of airport infrastructures in the villages of Eastmain, Fort Rupert and Wemindji, located in the part of the territory covered by the James Bay and Northern Quebec Agreement south of the 55th parallel shall be exclusively the responsibility of Canada.

WHEREAS the Governor in Council has authorized the Minister of Transport to enter into this agreement on behalf of Canada;

WHEREAS the Lieutenant-Governor in Council has authorized the Minister of Transport and the Minister of Intergovernmental Affairs to enter into this agreement on behalf of Quebec;

THE PARTIES accordingly agree as follows:

PURPOSE

1. Canada and Quebec hereby formulate and implement within the Territory, in accordance with the objectives set out above and the terms and conditions defined hereinafter, a program for planning and developing airport infrastructures including the following main components:

- the purchase, installation and maintenance of navigational aids;
- the design, construction, improvement, supply, development,

operation and maintenance of airport facilities and equipment;
- initial training of personnel.

DEFINITIONS

2. In this agreement, the following expressions mean:

Navigational aid: electronic facility which makes possible en route navigation or approach to an airport under instrument flight conditions (IFR). For purposes of this program, the medium-power non-directional radio beacon system (NDB) is regarded as an approach navigational aid at each of the airports.

Specifications: the most recent edition of the Quebec Department of Transport publication entitled "Cahier des charges et devis généraux" and any amendments that may have been or may be made thereto from time to time.

Agreement: the James Bay and Northern Quebec Agreement and complementary agreements.

Current dollar: the value of the present dollar adjusted on the basis of the estimated rate of inflation in accordance with the deflator for gross national expenditures published by Statistics Canada.

Preliminary studies: all the studies required for the construction of an airport, preparation of plans and specifications and all related activities with the exception of studies respecting social and environmental impact.

Fiscal year: period from April 1 of one year to March 31 of the next year.

Ministers: the Minister of Transport of Canada, the Minister of Transport and the Minister of Intergovernmental Affairs of Quebec or any other person authorized to act on their behalf.

Proponent: the person or agency duly mandated to carry out an impact

statement and to execute the development pursuant to the provisions of the Agreement.

Territory: the territory covered by the James Bay and Northern Quebec Agreement and located north of 55 degrees latitude north as illustrated in Appendix A.

Villages: places associated with the term "Inuit community" as defined in section 1 of the Agreement.

3. Canada shall be responsible, at its expense, for the purchase, installation and maintenance of the navigational aids included in the program, of which it will retain ownership. Quebec, at the request of the Minister of Transport of Canada, shall lease to Canada for a nominal sum, under an emphyteutic lease, a parcel of land 60 m x 60 m at each airport mentioned in Appendix B, as well as an access road if required.
4. For purposes of clause 3, Canada is hereby designated as project manager. It shall be responsible, at its expense, for the carrying out of this part of the program, including the publication of tender calls, the awarding of contracts and supervision of the work.
5. For each airport, Canada, at its expenses,
 - (i) shall select the site, jointly with Quebec;
 - (ii) shall make all necessary technical studies, soil studies and preliminary plans in order to prepare cost estimates; and
 - (iii) shall prepare detailed plans and specifications for the tender calls. For this purpose, Canada shall use Quebec's "Cahier des charges et devis généraux".
6. For each airport, Quebec, at its expense,

- (i) shall be responsible for the studies on social and environmental impact as well as for the land surveys required by law;
 - (ii) shall be responsible for the purchase and maintenance of the mobile equipment required for operation and maintenance of the airports and shall retain ownership thereof;
 - (iii) shall be responsible for supervision of the work included in the program; however, Canada shall pay Quebec a fixed amount of fifty thousand dollars (\$50,000) per airport. This sum shall be payable when the first construction contract at each airport is awarded;
 - (iv) shall obtain all the necessary rights on the land required for the construction, operation and maintenance of the airport facilities and access roads, pursuant to the provisions of the Agreement;
 - (v) shall assume the operation and maintenance of the airport facilities and equipment included in the program and shall retain ownership thereof.
7. Quebec is hereby designated as project manager. It shall be responsible for implementation of the entire airport infrastructures program and, to this end, shall publish tender calls, award contracts and supervise the work.
8. Subject to all necessary authorizations being obtained and to the availability of the required funds voted by the Quebec National Assembly, Quebec shall finance forty per cent (40%) of the actual direct cost of construction of the airport facilities at the locations mentioned in Appendix B up to an amount of 27.4 million current dollars.
9. Subject to all necessary authorizations being obtained and to the availability of the required funds voted by the Parliament of Canada,

Canada shall pay Quebec a contribution of sixty per cent (60%) of the actual direct cost of construction of the airport facilities at the locations mentioned in Appendix B up to a maximum amount of 41.1 million current dollars, provided that these facilities are constructed in accordance with the plans and specifications prepared by Canada and approved by Quebec and that the costs are fair and reasonable.

10. The development of an airport shall comprise the facilities and equipment listed in Appendix D.
11. The villages covered by the program are those listed in Appendix B.
12. Subject to all necessary authorizations being obtained and to the availability of the required funds voted by the Parliament of Canada and the Quebec National Assembly and subject to the tenders received, Canada and Quebec shall do everything in their power to construct the airports before 1993.
13. For the purposes of section 23 of the Agreement, Quebec is hereby designated as proponent.
14. The parties agree to respect, insofar as possible, the work priorities agreed upon after consultation with the persons designated by the native authorities and set out in Appendix B.
15. (i) Canada, in co-operation with Quebec, shall establish, before the publication of tender calls for the construction of each airport, the type of airport licence and the category of instrument approach or procedures that will be authorized there.

(ii) Quebec undertakes to maintain and operate each airport in such a way as to comply with the requirements relating to the airport licence issued by Canada.
16. Notwithstanding clause 11, the provisions of this agreement shall

apply to the villages of Umiujaq (Lac Guillaume-Déclisle) and Taqungayuk (Singer Inlet) in the event certain communities are rehoused at these locations, subject to agreements to be reached between the parties and to the required authorizations being obtained and the necessary funds being available.

17. Notwithstanding clause 10, should a firm decision be taken by Quebec to establish a regional hospital at Povungnituk, the parties agree to construct there a one thousand two hundred and twenty (1220) metre by thirty (30) metre (4000 feet x 100 feet) category 3 runway and pave it with bituminous concrete instead of the runway described in item 1 of Appendix D.
18. The terms and conditions of the initial training program for maintenance and communications personnel shall be defined by the parties.
19. A joint public information program shall be prepared and co-ordinated by the persons designated by the parties in accordance with the provisions of Appendix C.
20. Quebec shall not, without first obtaining the consent of Canada, assume any obligations or make any expenditures contrary to the terms of the provisions of this agreement.
21. Any documents prepared by Canada and required for carrying out Quebec's obligations as project manager, including all plans and specifications approved by the parties, must conform to the "Cahier des charges".
22. Calls for tenders, the awarding of contracts and all related administrative procedures shall be carried out in accordance with the Acts, regulations, guidelines and procedures in force in Quebec; this clause shall apply, however, in the spirit of clause 29.0.31 of the Agreement.

23. All work performed within the framework of the program shall be carried out in accordance with the terms and conditions of employment in force in Quebec; this clause shall also apply in the spirit of clause 29.0.31 of the Agreement.
24. No member of the House of Commons or of the National Assembly may benefit from all or part of a contract, agreement, commission or benefit related to the program provided for in this agreement;
25. Quebec shall ensure that its own agencies or agents keep detailed accounts for each project and undertakes to provide Canada, on request, with all accounting information and the necessary access for verifying claims relating to the program provided for in this agreement.
26. In the event the capital expenditures and expenditures for facilities and equipment committed by Quebec are less than the corresponding amount of the contribution made for this purpose by Canada, Quebec shall reimburse Canada for the excess part of the contribution.
27. Canada's contribution and Quebec's financial commitments for each fiscal year shall, for purposes of this agreement, be conditional on the appropriation of funds by the Parliament of Canada and the Quebec National Assembly.
28. Quebec may, at the request of the federal minister, lease to Canada for a nominal sum space in each of Quebec's buildings at the said airports for a term and on any other terms and conditions that may be determined by mutual agreement.
29. The federal minister, his inspectors, engineers and agents shall have free access to the said airports in the performance of their duties and Quebec shall provide all reasonable assistance to facilitate inspection of the ongoing or completed development work.
30. Quebec shall comply with the Air Regulations including any

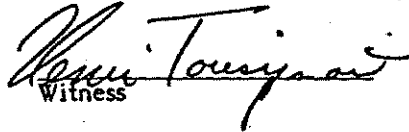
amendments made thereto and with any other regulations that may be established by the federal minister from time to time under the provisions of the Aeronautics Act.

31. Quebec shall at all times save Canada harmless from any claims, demands, costs, losses, damages, actions, suits or other proceedings that may be made, incurred, suffered, instituted or pursued by anyone whomsoever, based on or occasioned or caused in any way whatsoever by the carrying out hereof or any measure taken or thing done or maintained hereunder, or the exercise in any way whatsoever of rights arising hereunder, with the exception of claims for damages and interest resulting from acts and deeds of an official or employee of Canada in the exercise of his duties or his employment.
32. Before the start of any construction project, Canada and Quebec shall first enter into a specific agreement for each site which shall define the respective responsibilities of the parties pursuant to the terms of this agreement and shall include, inter alia, details on methods of payment, files, auditing, inspections, approvals and any other provisions necessary to govern the agreement between the parties.
33. Any contributions paid by the Government of Canada to the Government of Quebec under a specific agreement referred to in clause 32 hereof shall be exempt from the application of section 5 of the Fair Wages and Hours of Labour Act, RSC 1970, c L-3.

34. This agreement shall take effect on the day of the last signature.

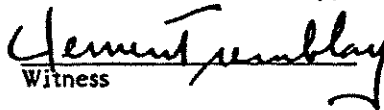
IN WITNESS WHEREOF this agreement has been executed on behalf of Canada by the Minister of Transport of Canada and on behalf of Quebec by the Minister of Transport of Quebec and the Minister of Intergovernmental Affairs.

in the presence of


Witness

THE GOVERNMENT OF
CANADA


Minister of Transport
of Canada


Witness

THE GOVERNMENT OF
QUEBEC


Minister of Transport
of Quebec

Witness

Minister of
Intergovernmental Affairs