

FORMULAIRE

Renseignements préliminaires

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification du promoteur	
Nom : Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires, ministère des Transports du Québec (MTQ)	
Adresse municipale : 26 rue Mgr Rhéaume Est, Rouyn-Noranda, J9X 3J5	
Adresse postale (si elle diffère de l'adresse municipale) :	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Danielle Fleury, directrice générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires	
Numéro de téléphone : 819 763-4080	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : danielle.fleury@transports.gouv.qc.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : sans objet	
1.3 Résolution du conseil municipal	
Non requis pour le ministère des Transports du Québec	
1.4 Identification du consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)	
Nom :	
Adresse municipale :	
Adresse postale (si elle diffère de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone : -	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : @ .	
Description du mandat :	

2. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

2.1 Identification et localisation du projet et de ses activités		
Village nordique de Kangirsuk comté d'Ungava, Nunavik		
Catégories des terres (I, II ou III) : I		
La carrière se trouve au nord du village :		
Point central ou début du projet :	Latitude :	
60° 01' 25.06" N		
Longitude :		
69° 59' 34.66" O		
Point de fin du projet (si applicable) :	Latitude :	Longitude :

2.2 Description du site visé par le projet

Kangirsuk est un village nordique du Nunavik. Le village est situé sur la rive nord de la rivière Payne à 13 km de la côte ouest de la Baie d'Ungava. La population est de 589 habitants selon le répertoire du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Le village nordique n'étant pas accessible par route, l'aéroport (autorisé en mai 1985, voir annexe A) constitue une infrastructure vitale pour la communauté, car il assure le seul lien avec les centres extérieurs pouvant fournir les services essentiels durant toute l'année.

Il permet d'offrir des services réguliers et nolisés de transport de passagers, d'évacuation médicale ainsi que d'approvisionnement en matières nécessaires (nourriture, pièces mécaniques, etc.) Il devient donc essentiel de maintenir les installations en bon état. Également, depuis le début des années 2000, les changements climatiques (CC) importants et le dégel du pergélisol sont observés à Kangirsuk. Par conséquent, il est nécessaire de faire un entretien régulier de la piste d'atterrissage et de la route d'accès en gravier à l'aide de matériaux granulaires provenant d'une carrière existante. Elle est adjacente à la piste d'atterrissage de l'aéroport (voir annexe B) et a été autorisée en novembre 1985 (voir annexe C).

2.3 Calendrier de réalisation

Les travaux d'agrandissement de la carrière doivent débuter à l'été 2021. En effet, à la suite d'une demande de l'Administration régionale Kativik (ARK), le MTQ doit fournir des matériaux granulaires pour installer deux structures sur la route d'accès au nouveau lieu d'enfouissement en milieu nordique (LEMN) du village nordique de Kangirsuk (voir annexe D). Un retard dans l'ouverture de ce nouveau LEMN pourrait, d'une part, causer des nuisances à la population de Kangirsuk. D'autre part, l'opération du LEMN actuel, qui est adjacent au site aéroportuaire, est une source de péril aviaire et le MTQ souhaite donc sa fermeture dans les meilleurs délais. Par ailleurs, l'agrandissement prévu de la carrière, sur une superficie de 1,5 ha permettra au MTQ de réaliser des travaux d'entretien de la piste d'atterrissage et du chemin d'accès sur plusieurs années (voir section 3.4 pour plus de détails).

2.4 Plan de localisation

Le plan de localisation en annexe B présente l'emplacement de la carrière déjà autorisée par rapport à l'aéroport.

3. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

3.1 Titre du projet

Régularisation et agrandissement de la carrière existante près du site aéroportuaire de Kangirsuk

3.2 Assujettissement

L'historique de l'exploitation de cette carrière est présenté en détail en annexe E. De façon sommaire, la carrière autorisée en 1985 avait une superficie de 2,7 ha, répartie en une aire de manœuvre de 1,5 ha et une aire d'exploitation d'environ 1,2 ha (voir carte et légende en annexe F). Toutefois, au cours des 20 dernières années, le secteur de l'aire de manœuvre a été « oublié » et la partie exploitation a été agrandie au-delà de la superficie autorisée.

Étant donné que le MTQ est de nouveau titulaire du certificat d'autorisation de la carrière (voir avis de cession en annexe G), il a la responsabilité de présenter une demande de non-assujettissement afin, d'une part, de régulariser la situation de l'aire de manœuvre et de l'exploitation hors-limite. D'autre part, il est nécessaire d'agrandir de nouveau la carrière sur 1,5 ha afin de répondre au besoin ponctuel de l'ARK à l'été 2021 et à celui du MTQ pour l'entretien à long terme de la piste et du chemin d'accès à l'aéroport. Étant donné que la superficie globale pour la régularisation et l'agrandissement de la carrière excèdera 3 ha, il est nécessaire d'obtenir un non-assujettissement.

3.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Dans un rapport d'inventaire des carrières et sablières, réalisé en 2012, le MTQ avait identifié les principaux massifs rocheux pour exploiter une carrière pour répondre à ses besoins en matériaux granulaires pour ses travaux d'entretien du site aéroportuaire (voir annexe H). Le rapport indique que l'agrandissement de la carrière existante était la meilleure option pour obtenir des matériaux granulaires à proximité du site aéroportuaire. Toutefois, comme indiqué à la section 3.2 de ce formulaire, le site autorisé de 2,7 ha est exploité en entier et il est nécessaire d'agrandir la carrière existante. En effet, cette option permet d'éviter de faire une nouvelle perturbation en exploitant un autre site.

3.4 Objectifs et justification du projet

Tout d'abord, le MTQ doit répondre au besoin urgent de l'ARK d'obtenir des matériaux granulaires (environ 3 850 m³), afin d'installer, à l'été 2021, deux structures sur la route d'accès au nouveau lieu d'enfouissement en milieu nordique (LEMN) du village nordique de Kangirsuk.

De plus, afin de maintenir les infrastructures de la piste d'atterrissage en bon état, ainsi que le chemin d'accès à l'aéroport, il est nécessaire d'effectuer régulièrement des travaux d'entretien et d'amélioration. Ceux-ci sont réalisés à des périodes variables (3, 5 ou 7 ans) et ils nécessitent l'utilisation de matériaux granulaires produits en carrière (environ 20 000 m³ à chaque fois). Ainsi avec une capacité d'environ 93 000 m³, l'agrandissement demandé de 1,5 ha pour la carrière (voir annexe I) permettra de répondre à au moins 3 cycles d'entretien et d'amélioration et, le cas échéant, à des besoins urgents de la communauté de Kangirsuk.

3.5 Activités connexes

À l'exception des travaux d'urgence pour l'été 2021, à la demande de l'ARK, il n'y a aucuns travaux connexes qui est planifié d'ici les 10 prochaines années.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

En tant que responsable de la gestion des aéroports au Nunavik, l'ARK est informée régulièrement des travaux d'entretien et d'amélioration de nos infrastructures. Toutefois, compte tenu que la régularisation et l'agrandissement de la carrière atteindra une superficie totale de 7,2 ha, le MTQ a, d'une part consulté le village nordique pour s'assurer que cette demande était conforme à la réglementation de zonage (voir annexe N). D'autre part, la corporation foncière Saputik de Kangirsuk a été consultée pour l'agrandissement de la carrière, située sur des terres de catégorie I, et elle a donné son accord (annexe J).

5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

5.1 Description des principaux enjeux du projet

Les principaux enjeux des travaux d'agrandissement de la carrière sont présentés en détail à la section suivante et touchent principalement l'air, le sol, ainsi que la flore et la faune.

5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

Bruit et air

Le bruit des travaux constitue un impact appréhendé pour la population. Comme dans tout projet de construction, une certaine pollution de l'air ambiant est à prévoir au cours des travaux de concassage et de tamisage à la carrière. Il s'agit d'un impact inhérent au projet qui peut être atténué par des méthodes de construction et d'entretien appropriées. De plus, puisque les travaux ne seront pas situés à proximité du village, ces impacts sont jugés minimes. Quant à la production de poussières durant les activités de concassage à la carrière, l'équipement utilisé respecte les normes prévues dans le règlement sur les carrières et les sablières (RCS).

Sol

Afin de minimiser l'empreinte au sol, la partie de la carrière déjà exploitée servira d'aire de manœuvre pour les travaux de concassage, de tamisage et d'entreposage temporaire des matériaux concassés. Les impacts appréhendés sur la qualité des sols lors de la réalisation des activités de construction sont principalement liés aux risques de contamination des sols par des déversements accidentels. Toutefois, ce risque de contamination, ainsi que la gestion des rebuts, bien qu'ils demeurent la responsabilité de l'entrepreneur, devront être gérés selon les exigences de l'article 11.4.7 du cahier des charges et devis généraux (CCDG) (voir annexe K).

De plus, si des sols contaminés étaient trouvés sur le site des travaux, ceux-ci seraient gérés en fonction de la réglementation en vigueur telle que la politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (PSRTC) et le règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC).

Flore et faune

L'avis obtenu auprès du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) indique qu'il n'y a pas d'espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées ou rares dans un rayon de 8 km autour de Kangirsuk (voir annexe L).

Par ailleurs, dans le cadre de la planification de la réfection de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk, le MTQ a réalisé, à l'été 2014, un inventaire biophysique à proximité de la carrière existante (voir carte et rapport en annexe M). Bien que la zone d'étude touchait des milieux plus sensibles que la carrière, dont le ruisseau Majuriarjuak, le rapport conclu qu'il y a peu d'enjeux environnementaux à proximité du site aéroportuaire. De même, le portrait de la faune aviaire et terrestre, effectué dans cette étude, permet d'affirmer qu'il y a une très faible probabilité de retrouver des espèces fauniques à statut précaire dans ce secteur.

Finalement, en plus des lois et règlements, les mesures d'atténuation courantes du CCDG seront mises en place afin d'atténuer les différents impacts (voir annexe K). On peut citer notamment l'article 10.4 - « Protection de l'environnement » qui contient différentes mesures à mettre en place pour limiter les risques mentionnés dans cette section incluant la protection des lacs, cours d'eau et des milieux humides, les ouvrages de rétention des sédiments et de protection contre l'érosion ainsi que la gestion du bruit. À cela s'ajoute les clauses pour contrôler les activités de dynamitage (articles 11.4.3.3.5, 11.4.4 et le guide de surveillance) ainsi que les obligations et responsabilités de l'entrepreneur et la remise en état des lieux. Finalement, en plus du règlement sur les carrières et les sablières, la carrière sera exploitée selon les prescriptions de l'article 11.14 – « Fourniture de carrière ou de sablière » du CCDG.

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE


6.1 Émission de gaz à effet de serre

Les principales sources d'émissions projetées sont reliées aux équipements mécaniques pour réaliser les travaux (ex. camions, rétrocaveuses, concasseur, etc.). Toutefois, elles seront limitées à la durée des travaux qui seront étalés dans le temps (quelques semaines par année à tous les 3, 5 et 7 ans selon l'ampleur des travaux d'entretien qui nécessitent des matériaux granulaires).

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents
Aucun

8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature
<p><i>Je déclare que les documents et renseignements fournis dans ce formulaire de renseignements préliminaires sont exacts au meilleur de ma connaissance.</i></p> <p><i>Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous les renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés sur le site Web du Comité d'évaluation (COMÉV) ou de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik (CQEK) ainsi qu'au Registre des évaluations environnementales.</i></p>
Prénom et nom
Danielle Fleury, directrice générale
Signature

Date
2021-04-12