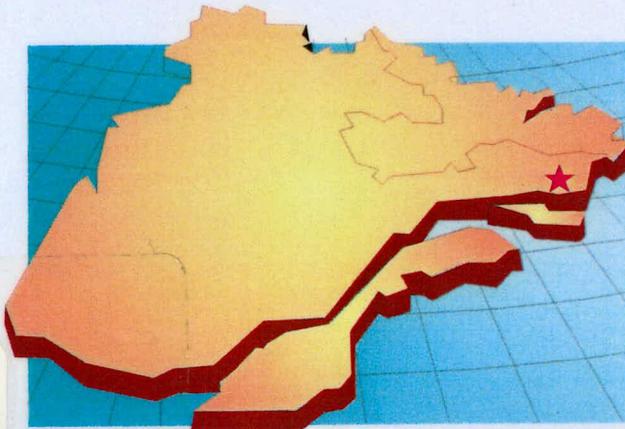
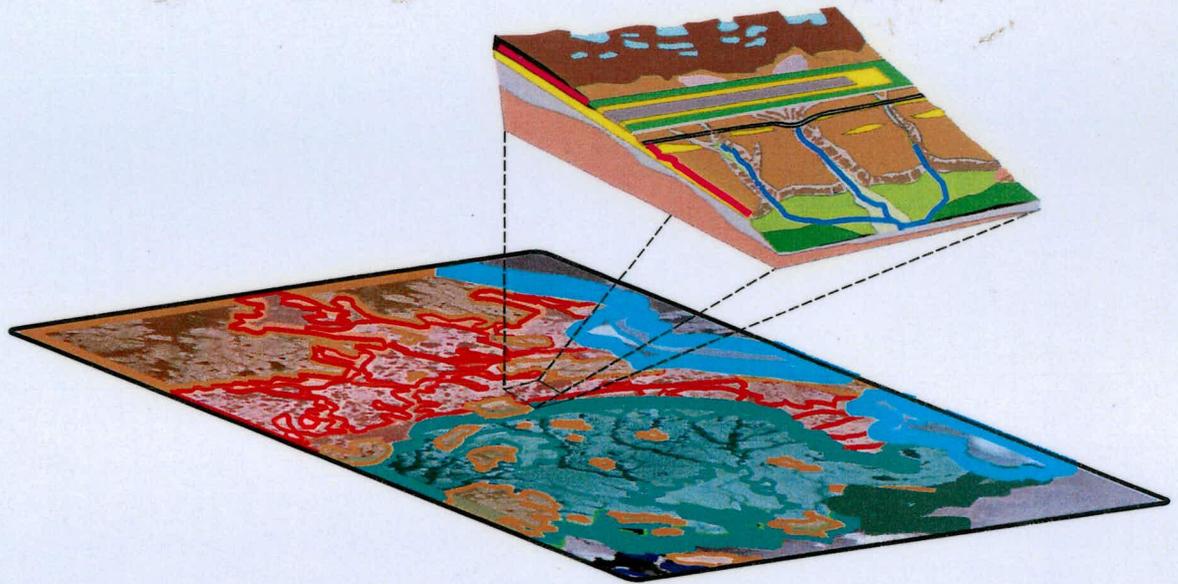


IMPLANTATION D'UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE À LA ROMAINE

- RÉSERVE INDIENNE UNAMEN SHIPU
- MUNICIPALITÉ DE LA CÔTE-NORD-DU-
GOLFE-SAINT-LAURENT



CANQ
TR
QUE
119
Add.



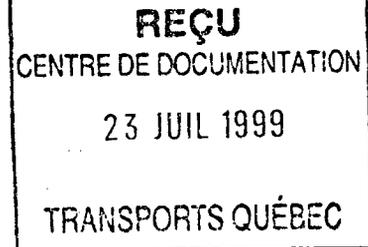
Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Plan et soutien technique

ADDENDA

Étude d'impact
sur l'environnement

Mai 1999

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES



1. INTRODUCTION

L'étude d'impact sur l'environnement du projet de l'aéroport de La Romaine est fondée sur une directive préliminaire de juin 1998. La version finale de ladite directive nous est parvenue en mars 1999, soit quelques jours avant le dépôt de l'étude d'impact au ministère de l'Environnement. Les principaux ajouts à cette directive finale concernent la caractérisation du climat sonore.

Le Ministère des Transports est conscient que certains points proposés dans la directive de mars dernier n'ont pas été traités dans l'étude d'impact. Toutefois, la directive laisse la latitude au promoteur d'établir une sélection des composantes à étudier (MEF p. 9) : « Le tableau 2 propose une liste de référence des principales composantes susceptibles d'être décrites dans l'étude d'impact. La sélection des composantes à étudier et la portée de leur description doivent correspondre à leur importance ou leur valeur dans le milieu récepteur. »

1.1. Transport aérien

Q-1 Vous mentionnez qu'avec 35 % du trafic La Romaine est le premier point en importance du réseau secondaire. Comment se traduit cette donnée en nombre de vols annuels actuellement à l'aéroport ?

Le service aérien régulier octroyé à Aviation Québec-Labrador (AQL) pour la desserte aérienne est offert présentement à raison de un vol le matin et un vol le soir, ce qui représente quatre mouvements par jour, cinq jours par semaine, soit 1040 mouvements par année. Le transporteur Régionnaire offre un service identique au transporteur AQL. S'ajoutent quelques vols nolisés par jour pour le transport du fret. Le trafic est particulièrement important en hiver, alors que l'avion approvisionne le village en denrées périssables. Nous entendons par « mouvement » un atterrissage ou un décollage, et par « trafic » le nombre de passagers. La desserte secondaire inclut les quatre aéroports suivants : Kégaska, La Romaine, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière.

Aucun relevé des mouvements ou du trafic n'a été effectué à La Romaine. Toutefois, en se fondant sur les données relatives à des aéroports similaires de la

CANQ
 TK
 QUE
 119
 Add.

Basse-Côte-Nord et du Nouveau-Québec, on peut estimer le nombre annuel de mouvements à 2200- 2500 par année.

Q-2 Possédez-vous des données sur le trafic prévu au cours des prochaines années avec le nouvel aéroport ?

Nous n'avons aucune donnée sur le trafic prévu au cours des prochaines années. Toutefois, l'expérience démontre que l'amélioration sensible d'une infrastructure aéroportuaire et la venue d'appareils modernes et plus performants entraînent généralement un accroissement du trafic et du nombre de mouvements. Dans le cas de La Romaine, il faut ajouter que l'allongement de la piste permettra à des appareils plus performants de desservir la localité. Ces appareils permettront des liaisons plus longues, avec moins d'escales, rendant les voyages plus agréables notamment pour la clientèle âgée.

1.2. Les orientations du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires

Q-3 À la page 9, vous écrivez : « Bien qu'il soit prévu que la construction de l'aéroport de La Romaine soit subventionnée par les deux ordres de gouvernement, le MTQ en sera propriétaire et sera également responsable de son entretien. » Quel rôle, le cas échéant, jouera le gouvernement fédéral dans l'exploitation de l'aéroport ?

Le transport aérien est de compétence fédérale. Deux organismes fédéraux régissent le transport aérien et veillent au respect de la réglementation. Il s'agit de l'Office canadien des transports et du ministère des Transports du Canada (MTC). Le premier est responsable de la réglementation économique, tandis que le second voit à ce que les transporteurs et les exploitants d'aéroports se conforment aux normes aéronautiques fédérales. En somme, le gouvernement fédéral ne participera d'aucune façon à l'exploitation de l'aéroport.

3.2.2 Grandes unités naturelles

Q-4 À la page 30, le promoteur doit faire la correction suivante : « Ce milieu offre également des conditions favorables à plusieurs espèces de petits mammifères : le lagopède, le lièvre et le tétras. Le renard » ; il faut enlever « lagopède » et « tétras » de cette énumération.

Vous avez raison de nous mentionner cette erreur.

3.2.3.4 Population

Le tableau 3.8 donne à penser qu'il y a dix réserves autochtones sur la Côte-Nord. En fait, il y en a seulement neuf puisque les territoires de Uashat et de Maliotenam ne forment qu'une seule réserve, administrée par un seul conseil de bande.

La Côte-Nord compte huit réserves montagnaises dispersées le long du littoral ainsi qu'une réserve Naskapi (Kawawachikamach) et une réserve montagnaise (Matimekosh) dans la région de Schefferville.

3.2.3.5 Activités économiques

Nous tenons ici à apporter des précisions sur deux points. Vous mentionnez que, pour la communauté montagnaise, « le piégeage et l'artisanat sont les deux activités principales. La première est saisonnière et constitue un revenu important pour les familles autochtones en plus de contribuer à leur alimentation. En 1990, 75 personnes y étaient engagées ». Ces données datent de près de dix ans. L'activité de piégeage s'est beaucoup modifiée depuis et les données du ministère de l'Environnement indiquent plutôt que, pour les trois dernières années, en tout 58 trappeurs ont effectué au moins une transaction de fourrure, soit : 27 en 1995-1996, 21 en 1996-1997 et 10 en 1997-1998. Par ailleurs, le nombre total de travailleurs de la communauté montagnaise, tel qu'indiqué au tableau 3.12 de l'étude, n'est plus de 240 mais plutôt de 320 selon l'édition 1999 du *Guide des collectivités indiennes du Québec* publié par le MAINC.

Les plus récentes données provenant du MAINC (1999) n'étaient pas disponibles lors de la préparation de l'étude. L'actualisation des données provient essentiellement des renseignements de l'administrateur du Conseil de bande Mamit Innuat. Il appert que depuis cinq ans, des investissements majeurs de plus de 30 M \$ dans la réalisation d'infrastructures publiques et la construction résidentielle ont eu des impacts importants sur l'activité économique, notamment sur la création d'emploi. Nous avons toutefois des doutes sur le nombre de travailleurs indiqué dans la publication du MAINC. La population montagnaise compte 832 personnes, dont 429 hommes. Considérant que près de 40 % des individus de cette population ont moins de 14 ans, le nombre de 320 travailleurs qui représente 38 % de la population montagnaise et plus de 64 % de la population en âge de travailler nous semble erroné.

3.2.4.3 Services municipaux

L'étude mentionne à diverses reprises l'existence de dépotoirs à La Romaine. Il convient de rectifier ces désignations et de faire le point sur ces divers lieux d'élimination de déchets solides. Ainsi :

- Le dépotoir mentionné à l'avant-dernier paragraphe de la page 20 est en fait un dépôt en tranchée (certificat de conformité délivré le 6 août 1984) qui n'est plus utilisé et qui n'a par ailleurs jamais été exploité d'une façon conforme au Règlement sur les

déchets solides (RRQ, chap. Q-2, r.3.2). Cette exploitation n'est pas encore restaurée et attire donc certaines espèces d'oiseaux.

- Le dépotoir situé près de la piste à rallonger (derniers paragraphes de la page 43 et 68 et milieu de la page 69) est en fait un dépôt en milieu nordique qui a été aménagé durant l'été et l'automne 1997, suivant les normes de la section X.I du Règlement sur les déchets solides mais qui n'a jamais été exploité. Le certificat de conformité délivré le 15 août 1997 n'a pas encore été révoqué. La Direction régionale de la Côte-Nord a reçu une demande de révocation, mais il manque quelques documents ou informations jugés essentiels afin d'y donner suite. Cette révocation est requise afin d'interdire l'exploitation comme prévu à la page 69 de l'étude.
- Il y aurait lieu de reformuler le premier paragraphe de la page 44 afin de mieux rendre compte de la situation actuelle. Ainsi, le Conseil de bande y a aménagé une fosse à déchets afin d'éviter d'utiliser le dépôt en milieu nordique qui a été aménagé ou de rouvrir le dépôt en tranchée qui doit être restauré. Quant à un éventuel « dépotoir », qui serait aménagé à cet endroit, il est prématuré de se prononcer sur un tel projet puisqu'en l'absence d'études pertinentes, nous ignorons si le milieu récepteur est propice à l'établissement et à l'exploitation d'un lieu d'élimination de déchets solides conforme à la réglementation. Signalons que le ministère de l'Environnement n'autorisera pas un « dépotoir », mais plutôt un dépôt en tranchée ou un dépôt en milieu nordique, suivant les contraintes du milieu.

Nous acceptons les commentaires relatifs aux sites d'élimination des déchets. Au moment de la rédaction de l'étude d'impact, la question du changement d'emplacement du dépôt en tranchée réalisé en 1997-1998 était en suspens et elle le demeure encore aujourd'hui. L'emplacement du futur site nous a été indiqué par le Conseil de bande, qui procède actuellement aux demandes d'autorisations d'exploitation requises.

Lors du choix du site d'implantation de l'aéroport, la présence d'un site d'élimination des déchets était un problème important étant donné l'effet d'attraction qu'un tel site a auprès de la faune avienne. Si le site indiqué dans l'étude d'impact devait être réévalué, voire abandonné, il serait important que le nouveau site fasse l'objet d'une évaluation des impacts sur les corridors d'approche et d'envol par le promoteur du projet du site d'élimination des déchets.

4.1 Description du projet

Q-5 Quelle est la durée estimée des travaux pour la construction de l'aéroport et des infrastructures connexes ?
--

La durée des travaux de construction est estimée à 12 mois. Les travaux seront répartis sur deux ans.

Q-6 Quelles périodes de l'année sont contraignantes pour la construction ?

La période de gel s'avère la plus contraignante pour les travaux de compaction des fondations de la piste.

Q-7 Lors de la construction, quels seront les rôles et responsabilités du MTQ et du Conseil de bande d'Unamen Shipu ?

Le protocole d'entente entre le MTQ et le Conseil de bande définit le rôle et les engagements de chacun des partenaires. Dans les faits, le Conseil de bande est maître d'œuvre du projet. Il s'adjoint les services d'une firme de génie conseil et d'un entrepreneur général. Les plans et devis ainsi que les travaux devront être réalisés conformément aux exigences du MTQ, qui assumera la supervision de l'ensemble du projet.

Q-8 Quels sont les besoins approximatifs en main-d'œuvre et en machinerie pour la construction ?

Selon les données préliminaires, on estime à environ 20 personnes les besoins en main-d'œuvre pour ce chantier d'une durée de 12 mois. La machinerie requise comprend un bélier mécanique, deux pelles hydrauliques, deux tombereaux de type Volvo, un compacteur et trois camions à benne (dix roues).

Q-9 Quelle sera la proportion de la main-d'œuvre qui viendra de l'extérieur de la localité ?

L'objectif visé est d'utiliser le plus grand nombre de travailleurs de la localité (réserve et village de La Romaine). Toutefois, dans certains cas, on devra recourir à de la main d'oeuvre spécialisée de l'extérieur (arpenteur, spécialiste de laboratoire des sols, ingénieur résident, entreprise de dynamitage...).

En vertu du protocole d'entente entre le MTQ et le Conseil de bande, il est prévu à cet égard une répartition des emplois par le contracteur entre les Montagnais et les Blancs du village. À la suite des discussions entre les deux communautés et le MTQ, il fut convenu que 24 % des emplois offerts à la main-d'œuvre locale seraient réservés à la communauté blanche. Ce ratio s'applique aussi à la machinerie disponible dans les deux communautés, afin que les camionneurs artisans de chacune des communautés puissent bénéficier des retombées économiques de la réalisation du projet.

Q-10 Quelles sont les installations existantes ou à mettre en place pour l'hébergement, la restauration et les loisirs de la main-d'œuvre qui viendra de l'extérieur ?

Les travailleurs de l'extérieur de la localité pourront être hébergés soit à l'auberge Madame Ruby dans la communauté blanche ou sur un campement de chantier (parc à roulotte) appartenant à la réserve et pouvant recevoir quinze personnes.

4.3 Impact et atténuation

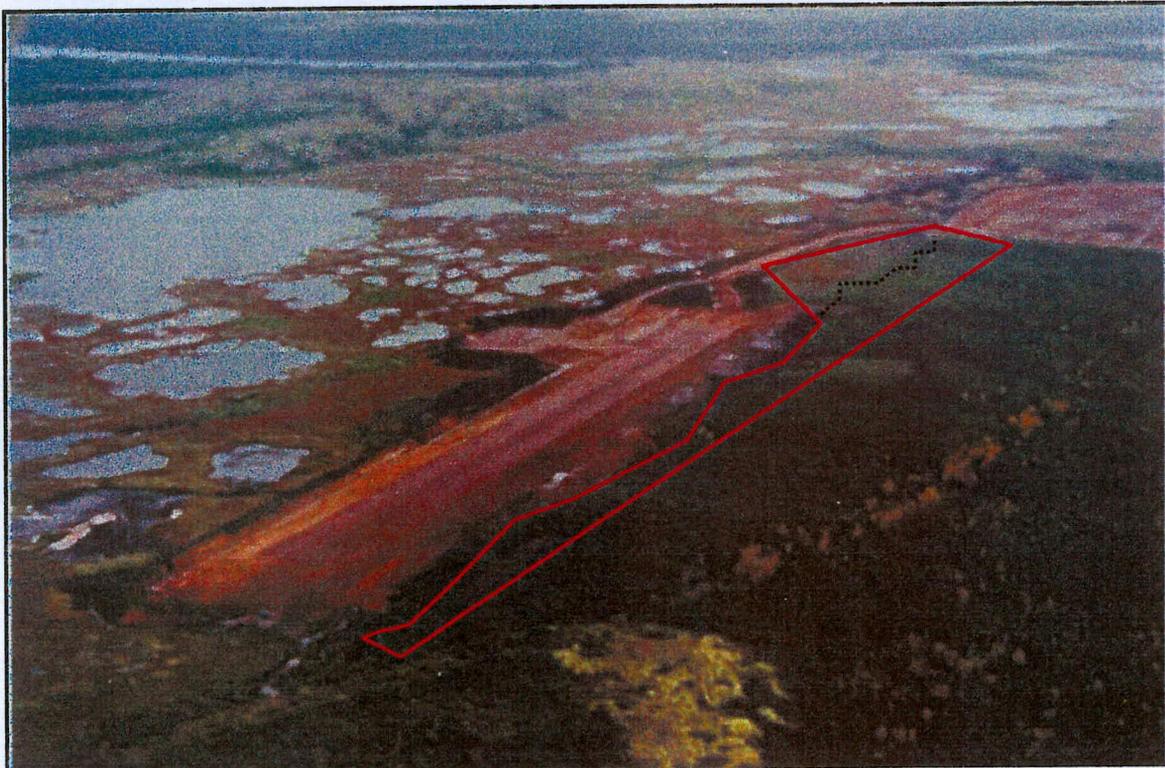
Q-11 Quelles sont les retombées économiques de la construction et de l'exploitation de l'aéroport prévues pour les communautés autochtone et non autochtone ?

La construction de l'infrastructure aéroportuaire et la réfection de son chemin d'accès sont évaluées à près de 10 M \$. Ces travaux nécessiteront l'embauche d'une vingtaine de travailleurs pendant douze mois. L'exploitation de l'aéroport nécessitera l'engagement d'un gérant, de deux à trois personnes pour l'entretien d'hiver et une personne pour l'entretien d'été. On estime à près de 300 000 \$ annuellement les coûts d'entretien et d'exploitation de l'aéroport.

4.3.1.2 Déboisement

Q-12 Quelle est la superficie qui sera déboisée ?

Lors de la construction du site d'enfouissement en milieu nordique, de son chemin d'accès, de la piste existante de 500 m et des voies d'approche, la



presque totalité des milieux boisés a été défrichée. Seule une lisière en bordure sud de la piste, à la limite des aires de rebuts (terres organiques, souches...), devra être retravaillée afin d'y aménager un chemin d'accès à la carrière ainsi que l'aire de trafic et de service. Une partie de cette lisière est constituée d'une arbustaie de transition entre la tourbière et le boisé. On estime à deux hectares la superficie à déboiser.

Q-13 Est-ce que le promoteur a examiné les possibilités de procéder au déboisement en dehors de la période de nidification des oiseaux ?

Les travaux pouvant affecter la nidification ne pourront selon toute vraisemblance débuter qu'à l'automne prochain, hors de la période de nidification.

4.3.1.3 Décapage des sols

À la page 66, vous mentionnez que les matériaux provenant du décapage seront entreposés pour servir à des fins de restauration et que, dans l'éventualité où ces matériaux ne seraient pas utiles, ils devront être acheminés vers des aires de rebuts. Nous sommes d'avis qu'ils devraient plutôt être utilisés pour la restauration d'autres milieux perturbés, comme les portions non utilisées du dépôt en milieu nordique, l'ancien dépôt en tranchée ainsi que l'ancienne piste de Régionnaire.

La gestion des matériaux de surface relève du maître d'œuvre. Dans l'étude d'impact, il est mentionné que les matériaux organiques (terre végétale, tourbe, litière et souches) utilisables pour la restauration du couvert végétal devront être récupérés et entreposés dans des tas distincts, ce qui permettra d'élaborer des mélanges de terreau. Cette méthode a été utilisée avec succès au cours des années par le MTQ sur la Côte-Nord. Les surfaces à restaurer seront sélectionnées en fonction de différents critères, tels que la vulnérabilité à l'érosion (hydrique et éolienne), l'amélioration visuelle des abords des infrastructures, etc. Le MTQ ne s'engage pas à restaurer des sites perturbés qui ne lui appartiennent pas. Dans l'étude d'impact, les sites visés par une éventuelle restauration (mise en place de terre végétale, ensemencement hydraulique et plantation, là où c'est nécessaire) sont les abords de la piste et l'aire de services, les superficies requises de l'ancien dépôt en milieu nordique, l'ancienne piste de Régionnaire, propriété du MTQ, et les abords du chemin d'accès. Toutefois, le maître d'œuvre, le Conseil de bande, pourrait récupérer certains matériaux organiques qui n'ont pas été utilisés pour le chantier de l'aéroport pour restaurer des sites perturbés hors contrat. Cependant, les matériaux organiques provenant du chantier doivent servir prioritairement à restaurer les sites prévus dans le contrat.

4.3.2.1 Dynamitage

À la page 68 de l'étude, il est mentionné que la butte rocheuse située au nord-ouest de la piste devra être dynamitée afin de dégager les surfaces de transition. Il est aussi mentionné (p. 54) que cette colline pourra être utilisée comme carrière pour la production de pierres concassées, pour la construction de la piste et de l'ensemble du projet et que cette source de matériaux pourrait aussi servir ultérieurement pour tout autre projet. Compte tenu du danger que peut représenter une telle exploitation pour les opérations d'atterrissage et de décollage (danger reconnu et mis en lumière dans l'étude), nous estimons que cette carrière devrait être fermée et restaurée dès la fin des travaux de construction de l'infrastructure aéroportuaire de La Romaine. Toute utilisation ultérieure de cette carrière devra faire l'objet d'une demande de certificat d'autorisation comprenant une description des mesures de sécurité et un plan de restauration.

La butte rocheuse située au nord-ouest de la piste, bien qu'elle constitue un obstacle, respecte les règles de zonage et de dégagement de Transports Canada. Ce site de carrière qui appartient à la compagnie Polaris, est actuellement sous bail minier. Interdire l'exploitation de la carrière à la fin des travaux de construction de la piste en nécessiterait l'expropriation. La réglementation de Transports Canada n'interdit pas l'exploitation d'une carrière à proximité d'un aéroport et ce genre de situation se présente dans plusieurs aéroports québécois.

Le *Manuel d'exploitation de la piste de La Romaine* et le *Supplément de vol du Canada* mentionneront la présence de cette carrière. Les transporteurs aériens et les exploitants s'entendront sur la plan opérationnel. Le MTC veillera à ce que cette carrière soit exploitée d'une façon sécuritaire.

4.3.4.1 Péril aviaire

Cette section regroupe l'ensemble des questions et commentaires portant sur le péril aviaire et l'avifaune en général.

Les inventaires de la faune avienne ont été réalisés en dehors des périodes de nidification et de migration ; l'achalandage était donc beaucoup plus restreint.

Q-14 Le MTQ prévoit-il effectuer de nouveaux inventaires, par exemple dans le cadre d'un programme de suivi, à des périodes d'achalandage maximal, afin d'obtenir un meilleur portrait de la situation ?

À la suite de nos inventaires, analyses et consultations auprès de différents spécialistes, il nous apparaît superflu de procéder à de nouveaux inventaires et de mettre sur pied un programme de suivi. Bien que l'inventaire ait été réalisé à la fin de la saison estivale, au début de la période de migration, il est quant à nous représentatif de la diversité de la faune avienne de la région immédiate du site d'implantation. La faible diversité des milieux environnants et leur relative

pauvreté (milieux acides, tourbières ombrotrophes, collines rocheuses, boisés résineux de faible superficie, etc.) expliquent la faible attraction qu'exerce le site pour la faune avienne.

Il faudrait à tout le moins revoir la liste des espèces et ajouter (d'après la littérature existante et auprès des organismes compétents) les espèces manquantes susceptibles de fréquenter le territoire de l'aéroport à d'autres périodes.

Dans le tableau de la page 81, sur le résultat des inventaires ornithologiques, il faut revoir la numérotation des unités naturelles, de façon à l'harmoniser avec la figure 3.2 (l'unité 3.1.6 n'est pas décrite dans le tableau).

Dans l'annexe III, il est mentionné que la technique utilisée pour l'inventaire est le point d'écoute, soit 15 points d'un rayon de 75 m, d'une durée d'écoute de 15 minutes. Cependant, sur la figure 3.2, on peut dénombrer 13 stations d'échantillonnage alors que dans le tableau des résultats, il y a 11 unités naturelles et une sous-unité, si l'on considère le dépotoir. Il y aurait donc lieu de corriger la figure 3.2 de façon à représenter les 15 points d'écoute ou, le cas échéant, d'indiquer dans le tableau des résultats si il y a plus d'un point d'écoute dans certaines unités naturelles. Il y aurait également lieu d'indiquer sur la figure l'emplacement du dépotoir.

Lors de l'édition des cartes, des modifications dans la topologie des milieux ont été apportées. Une erreur s'est glissée dans le tableau de l'annexe III, dont vous trouverez ci-joint une version corrigée (Annexe 1.1).

Q-15 Est-ce que, lors de l'inventaire, l'observateur a utilisé une autre technique que le point d'écoute pour dénombrer les oiseaux ? Si oui, dites laquelle et décrivez-la.

Une autre technique fut effectivement utilisée lors de l'inventaire. Celle-ci consistait à faire des observations visuelles lors des déplacements en véhicule entre les points d'écoute localisés sur la carte écologique. Ces informations ont été consignées sur des fiches de terrain. Aucun phénomène particulier ni aucune autre espèce que celles mentionnées dans le tableau des résultats d'inventaire ornithologique n'ont été observés.

Vous mentionnez (p. 48) qu'il est possible que l'aéroport même constitue un site privilégié pour la faune avienne, puisqu'il offrira des aires de repos pour certaines espèces granivores, comme le Bruant des neiges, l'Alouette cornue ou les goélands.

Q-16 Le Bruant des neiges et l'Alouette cornue ne sont pas mentionnés dans le tableau des résultats de l'inventaire ornithologique. Est-ce que ces deux espèces fréquentent la Basse-Côte-Nord ?

Ces données proviennent d'une revue bibliographique où il est mentionné que ces trois espèces peuvent être attirées par la présence de la piste. L'aire de dispersion du Bruant des neiges et de l'Alouette cornue s'étend au-delà de la Basse-Côte-Nord. Le Bruant des neiges nicherait plus au nord et serait observé

lors des migrations. L'Alouette cornue pourrait nicher dans la région immédiate de La Romaine.

Q-17 Est-ce que le problème des bruants et des alouettes est particulier à l'aéroport de La Romaine ou fait-on référence à des problèmes semblables rencontrés ailleurs sur la Basse-Côte-Nord ou au Québec ?

Cette information provient d'une revue bibliographique où il est fait mention d'accidents aériens associés à ces oiseaux. Toutefois, aucun problème de cette nature n'a été rencontré sur les pistes exploitées sur la Côte-Nord. Les types d'appareils utilisés, le nombre de mouvements et l'environnement naturel, qui offre une variété de milieux plus attrayants pour ces oiseaux qu'une piste asphaltée, peuvent expliquer l'absence de ce type de problème sur la Basse-Côte-Nord.

Q-18 S'il s'avère que la présence d'oiseaux sur la piste constitue effectivement un problème, quelles mesures comptez-vous mettre en place pour assurer la sécurité ?

Au cours de l'exploitation de la piste de 500 m, actuellement utilisée sur le site même du projet d'allongement, aucun problème de cette nature n'a été signalé. Dans le cas où la présence d'oiseaux poserait un problème, l'effarouchement par la circulation d'un véhicule de service constituerait probablement la première mesure à appliquer.

Le promoteur pourrait compléter la section sur le péril aviaire en ajoutant, s'il y a lieu, les commentaires et observations des gestionnaires des autres aéroports de la Côte-Nord, spécialement ceux de Natashquan et de Chevery.

4.3.5.1 La route d'accès entre le village et l'aéroport

Q-19 Serait-il possible de préciser en quoi consisteront les travaux de consolidation et de prévention de l'érosion de certains segments de la route, et comment se feront la mise en place de la fondation et les travaux de drainage à la sortie du village ?

Les travaux de consolidation et de prévention de l'érosion consisteront en la mise en place de perrés sur les pentes des remblais et des versants des ravins déstabilisés, et certaines surfaces pourraient être ensemencées. Des ponceaux d'équilibre en

milieu tourbeux pourraient être ajoutés pour améliorer le drainage de part et d'autre de la route.

Q-20 Quelles sont les modalités d'entretien de la route d'accès ?

La route d'accès devrait être asphaltée dans la dernière phase des travaux, ce qui en facilitera l'entretien. D'ici là, l'entretien de la route consistera essentiellement en un nivelage de la surface de roulement et un rechargement si nécessaire.

Q-21 Est-ce que l'entretien de la route d'accès comprend le déneigement ?

Q-22 Qui en sera chargé ?

L'aéroport étant exploité toute l'année, le déneigement de la route d'accès devra être effectué.

Le MTQ assurera l'entretien de la route d'accès et de l'aéroport, dont il est propriétaire. Toutefois, il pourrait confier à une entreprise ces travaux d'entretien.

4.3.5.3 Archéologie

Q23 Vous vous engagez (p.71) à effectuer un inventaire archéologique systématique des lieux visés par les travaux, avant leur début. Nous vous demandons de nous fournir, par lettre, les résultats de cet inventaire dès que vous les aurez, de même que les recommandations concernant les sites qui pourraient être trouvés.

Selon les termes de la Loi sur les biens culturels, les résultats vous seront transmis.

DIVERS

Consultations

Q-24 Pendant la réalisation de l'étude d'impact, les communautés locales ont-elles été consultées sur le projet (emplacement choisi, infrastructures connexes, etc.) ? Le cas échéant, quelles ont été les réactions et les attentes manifestées ?

Les autorités du MTQ ont présenté l'étude d'impact aux représentants des deux communautés : au Conseil de bande d'Unamen Shipu et aux élus de la localité de La Romaine, en présence de l'administrateur de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent. Lors de ces rencontres, les points essentiels qui ont fait l'objet de discussions concernaient le choix du type de piste (longueur et équipements), le choix de l'emplacement, l'échéancier et la répartition entre les deux communautés des retombées directes de la phase construction (emplois, utilisation de la machinerie locale, etc.).

Les aspects techniques du projet (longueur et choix du site d'implantation) tels que présentés dans l'étude d'impact n'ont pas suscité de réactions négatives. Les problèmes éventuels d'entretien d'hiver ont toutefois été soulignés. Actuellement, un seul segment de route est entretenu l'hiver, du côté de la réserve, afin d'assurer le maintien des services de base (centrale électrique, usine de pompage, site d'élimination des déchets). Les discussions ont surtout porté sur la répartition équitable des emplois entre la population montagnaise et blanche. Des règles de répartition des emplois et des équipements entre chacune des communautés ont été définies dans le protocole d'entente associant le MTQ et le Conseil de bande pour la réalisation du projet. Seule la communauté montagnaise a fait des commentaires écrits sur le contenu de l'étude d'impact préliminaire. L'ensemble de ces commentaires ainsi que les questions soulevées lors des deux rencontres a permis d'améliorer l'étude d'impact soumise au MEF en mars dernier.

Climat sonore

Bien que la directive demande d'effectuer une caractérisation du climat sonore avant la mise en œuvre du projet et d'évaluer les impacts de ce dernier à cet égard, il n'en est fait aucune mention dans l'étude. Ce point doit être documenté.

La directive préliminaire, reçue en juin dernier à la suite du dépôt de l'avis de projet, ne spécifiait pas cette composante du milieu. La directive finale, reçue au début de mars dernier, présente une liste de référence modifiée des composantes susceptibles d'être décrites dans l'étude d'impact. Le seul changement par rapport à la première version de la directive a trait à la caractérisation du climat sonore de la zone d'étude.

Ainsi, tel que le permet la directive, nous n'avons pas caractérisé le climat sonore actuel et prévisible du site de l'aéroport. Pour les raisons suivantes, cela ne nous a pas paru utile :

- la piste sera construite dans le prolongement de la piste actuellement exploitée, pour laquelle aucune plainte relativement au climat sonore n'a été reçue;
- le projet concerne un aéroport nordique en milieu complètement naturel;
- l'aéroport de La Romaine constitue l'une des escales du réseau secondaire de la desserte aérienne de la Basse-Côte-Nord, où le type d'appareil utilisé et le nombre de mouvements ne génèrent pas de nuisances sonores importantes et régulières;
- le site choisi étant le plus éloigné du village parmi les quatre étudiés, en ce qui concerne l'impact du bruit sur le village, il représente le choix optimal;
- situé trois kilomètres plus au nord que la piste de Régionnair, utilisée depuis 1993, le site du nouvel aéroport constitue une amélioration importante en ce qui concerne le climat sonore;
- en tant que propriété publique et partie intégrante du réseau de transport de la Côte-Nord, l'aéroport de La Romaine sera régi par un ensemble de règles établies par Transports Canada.

En conclusion, les répercussions sur le climat sonore ne sont aucunement déterminantes dans l'analyse du projet. Socialement, l'arrivée et le départ d'un avion constituent des moments importants dans la vie du village. C'est le départ pour plusieurs mois du jeune adolescent pour le pensionnat, c'est l'arrivée d'un proche qui a été hospitalisé, etc. Le bruit généré par les avions n'est donc pas perçu de la même façon par la population de La Romaine que par celles de l'Ancienne-Lorette ou de Dorval.

Q-25 Prévoit-on intervenir sur le plan des patrons de vol et des approches de la piste afin de limiter les nuisances sonores (ainsi que pour des raisons de sécurité) pour les populations des deux communautés ?

Compte tenu du type d'avion utilisé, du faible nombre de mouvements prévu, de l'éloignement de la piste par rapport au village (cinq kilomètres au nord) et de son orientation (est-ouest) qui requiert des approches en dehors du périmètre d'urbanisation, nous n'envisageons pas d'intervention particulière sur le plan des patrons de vol. Dans les activités normales de l'aéroport, il ne sera pas nécessaire de survoler le village pour les approches et les décollages. De plus, il est interdit de survoler les zones habitées à moins de 1 000 pieds du sol.

Plan des mesures d'urgence

La directive, au chapitre 5, mentionne que le promoteur doit présenter un plan des mesures d'urgence. L'étude d'impact ne contient cependant aucune analyse de risques ni de plan d'urgence. Il y aurait donc lieu que le promoteur fournisse un historique des causes des accidents aériens survenus dans cette région, si ces données existent, ainsi qu'un plan des principales mesures d'urgence pouvant s'appliquer au projet particulier de La Romaine.

Effectivement, l'étude d'impact ne contient pas d'analyse de risques ni de plan d'urgence. Les exigences mentionnées au chapitre 5 de la directive sont de la compétence de Transports Canada. Ces exigences font l'objet du manuel d'exploitation de la piste, publié par Transports Québec. Un manuel de ce type a été conçu pour l'aéroport de La Romaine, dans lequel on trouve les exigences mentionnées. On peut se procurer ce manuel sur demande, auprès du ministère des Transports du Québec.

Programme de surveillance et de suivi

Q-27 Qui sera chargé d'effectuer la surveillance environnementale de l'ensemble des travaux dont il est fait mention à la conclusion de l'étude (p.72) ? Y aura-t-il en permanence un responsable sur place ?

Le maître d'œuvre de la réalisation des travaux sera le Conseil de bande. Un surveillant de chantier veillera à la bonne marche des travaux. Le MTQ supervisera l'ensemble du projet : un chargé de projet du Ministère visitera régulièrement le chantier et assistera à toutes les réunions de chantier. La surveillance environnementale de l'ensemble des travaux sera sous la responsabilité du maître d'œuvre, qui devra réaliser les travaux conformément aux plans et devis et au cahier de charges et devis généraux (CCDG). Ces documents contractuels contiennent plusieurs modalités de réalisation des travaux à caractère environnemental.

Dans le cadre de ce projet, la surveillance environnementale consisterait essentiellement en la participation d'un spécialiste en environnement du MTQ à la première réunion de chantier. Lors de cette rencontre, le spécialiste pourrait exposer les problèmes mis en lumière dans l'étude d'impact et expliquer les clauses environnementales incluses dans les plans et devis spéciaux. Par la suite, sur demande du surveillant de chantier ou du chargé de projet du MTQ, ce spécialiste pourrait être consulté pour résoudre des problèmes à caractère environnemental.

Q-28 Quels sont les principaux aspects du projet sur lesquels portera la surveillance environnementale ?

Le maintien des patrons de drainage des tourbières, des lacs et des mares mérite une attention particulière. La restauration des sites perturbés et la reconstitution du couvert végétal posent aussi souvent des difficultés. Enfin, l'érosion éolienne et hydrique ainsi que la nature des sols (texture et géochimie) créent des conditions environnementales extrêmes, auxquelles les techniques de revégétalisation traditionnelles devront être adaptées.

Q-29 Bien que l'étude n'aborde pas spécifiquement le programme de suivi environnemental, on y trouve à certains endroits la mention d'éléments qui feront l'objet d'un suivi. Par exemple, à la page 67, il est recommandé de suivre le comportement du régime hydrique relatif à l'infrastructure déjà en place, dès le printemps 1999. Quels sont les autres aspects du projet pour lesquels un suivi sera effectué à la fin de la construction ? Qui sera responsable d'effectuer le suivi ?

L'une des questions non résolues est celle de l'enneigement de la piste. Celle-ci étant située légèrement en contrebas d'une vaste plaine tourbeuse, il risque de s'y former des lames et des combes à neige aux moindres vents provenant du nord-est et de l'est. Un suivi de ce problème d'entretien sera nécessairement effectué par le gérant de l'aéroport et la direction régionale du ministère des Transports. Advenant que le problème s'avère important, différentes mesures devront être envisagées. Il pourrait s'agir de la mise en place de clôtures à neige ou de l'aménagement de petites buttes boisées en forme de dunes qui ralentiraient les vents et limiteraient les dépôts de neige.

ANNEXE

Résultats de l'inventaire ornithologique

Unités naturelles	Nombre d'espèces observées	Espèces	Nombre d'individus	Utilisation de l'habitat
1.1 Marais intertidal	4	Bernache du Canada Bruant fauve Goéland argenté Grand Chevalier	7 3 2 4	repos et alimentation nicheur probable déplacement déplacement
1.2 Tourbières	3	Corneille d'Amérique Paruline à croupion jaune Pipit d'Amérique	1 3 5	déplacement déplacement déplacement
3.1.1 Bog uniforme	1	Grand Corbeau	3	repos et alimentation
3.1.2 Bog à mares orientées	1	Corneille d'Amérique	1	repos et alimentation
3.1.3 Rebord de terrasse	4	Bruant sp. Grand Chevalier Grand Corbeau Paruline à croupion jaune	1 2 1 2	déplacement déplacement déplacement nicheur probable et alimentation
3.1.4 Cordons littoraux affleurant la tourbière	7	Bruant à gorge blanche Corneille d'Amérique Garrot à oeil d'or Goéland argenté Goéland marin Paruline à croupion jaune Sarcelle à ailes vertes	1 2 1 2 1 2 4	nicheur probable déplacement repos et alimentation repos déplacement nicheur probable déplacement
Dépotoir	5	Corneille d'Amérique Étourneau sansonnet Goéland argenté Goéland marin Grand Corbeau	10 10 20 10 30	alimentation alimentation alimentation alimentation alimentation
3.1.5 Buttes rocheuses	5	Bruant à gorge blanche Goéland argenté Grand Corbeau Pipit d'Amérique Pygargue à tête blanche	1 1 3 6 1	nicheur probable déplacement déplacement déplacement déplacement
3.2.1 Bog à mares	1	Garrot à oeil d'or	5	Déplacement, repos et alimentation
3.3 Collines rocheuses	2	Bruant sp. Grand Corbeau	2 2	? déplacement

Unités naturelles	Nombre d'espèces observées	Espèces	Nombre d'individus	Utilisation de l'habitat
5. Archipels et golfe	19	Cormoran à aigrettes Balbuzard Bécasseau sanderling Bruant fauve Corneille d'Amérique Fou de Bassan Goéland argenté Goéland marin Grand Chevalier Grand Corbeau Harle huppé Hirondelle bicolore Macreuse sp. Mésange à tête brune Mésangeai du Canada Pic flamboyant Pluvier semipalmé Sterne arctique Sterne pierregarin	350 3 4 1 3 4 23 9 2 1 15 1 30 2 1 1 1 7 9	nicheur probable et alimentation alimentation migration nicheur probable nicheur probable et alimentation alimentation nicheur probable et alimentation nicheur probable et alimentation nicheur probable et alimentation repos et alimentation nicheur probable et alimentation nicheur probable migration nicheur probable nicheur probable nicheur probable nicheur probable nicheur probable et alimentation nicheur probable et alimentation
6. Corridor fluvial et estuaire de la rivière Olomane	12	Bruant chanteur Canard noir Garrot à oeil d'or Pic chevelu Cormoran à aigrettes Fou de Bassan Goéland argenté Goéland marin Harle huppé Hirondelle bicolore Sterne arctique Sterne pierregarin	2 8 2 1 120 5 16 15 20 1 11 3	nicheur probable nicheur probable déplacement déplacement nicheur probable et alimentation alimentation nicheur probable, repos et alimentation nicheur probable, repos et alimentation nicheur probable et alimentation nicheur probable nicheur probable, repos et alimentation nicheur probable et alimentation

Source : Inventaire réalisé par la Fondation Les Oiseleurs du Québec inc. en septembre 1998.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 134 728