



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

**AEROPORT DE ST-AUGUSTIN  
REGION DE LA BASSE COTE-NORD**

**ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

CANQ  
TR  
GE  
EN  
551  
Rés.

**RESUME**



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

**AEROPORT DE ST-AUGUSTIN  
REGION DE LA BASSE COTE-NORD  
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

**RESUME**

---

Chargé de projet:

Yves Bédard, biologiste

Direction:

Daniel Waltz, écologiste  
Chef du Service  
de l'environnement  
Ministère des Transports

---

21 septembre 1983

---

## TABLE DES MATIERES

---

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX	1
INTRODUCTION	2
1.0 JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES	3
1.1 Problématique	3
1.2 Analyse des options	3
1.3 Description du projet retenu	11
2.0 ANALYSE D'IMPACT	14
2.1 Inventaire de la zone d'étude	14
2.2 Identification et évaluation des impacts et mesures de mitigation	14
3.0 CONCLUSION	19

---

## LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

---

Figure 1 : Carte de localisation des sites potentiels pour l'implantation d'un aéroport à Saint-Augustin

Figure 2 : Caractéristiques techniques du projet retenu

Figure 3 : Synthèse des impacts, aéroport de Saint-Augustin

Tableau 1: Synthèse des impacts biophysiques (piste)

Tableau 2: Synthèse des impacts biophysiques et humains (bancs d'emprunt)

---

---

## INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS

---

Le transport aérien est de première importance sur la Basse-Côte-Nord, il se trouve à être le seul moyen de transport efficace des personnes. Une faiblesse des infrastructures aériennes à St-Augustin a amené le ministère des Transports du Québec à les repenser afin de les rendre efficace en tout temps en les modernisant et en les amplifiant.

Ont participé directement à cette étude, messieurs Robert Montplaisir, biologiste et Jean-Pierre Panet, ingénieur environnementaliste de la Division du contrôle de la pollution et recherches sous la responsabilité de M. Mozher Sorial, ingénieur-chimiste ainsi que M. Yves Bédard, biologiste, Mme Ginette Lalonde, architecte paysagiste, M. Gilles Locat, géologue, Mme Diane Morissette, ethnologue, M. Collin Paré, urbaniste et M. Denis Roy, archéologue de la Division des études d'impacts sous la responsabilité de Mme Andrée Lehmann, géomorphologue; avec la collaboration de M. Robert Cloutier, ingénieur, M. Claude Gauthier, agent de recherche et M. André Roy, pilote, attaché d'administration à la Direction du transport aérien.

De plus les personnes suivantes sont remerciées: messieurs François Caron et Pierre-Jules Lavigne du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et M. Pierre Dupuis du Service canadien de la faune. Sont aussi remerciés pour la réalisation des figures, messieurs Hrant Khandjian, André St-Pierre, Jacques Venne et Vincent Vézina et pour la dactylographie mesdames Thérèse Bélisle, Lucie Dussault et Ginette Goyer.

Notons aussi l'aimable assistance que nous a accordé M. Jacques Brouard, adjoint au coordonnateur des activités en milieu amérindien et inuit au ministère des Transports, lors de la réunion avec le Conseil de la bande de Saint-Augustin.

---

## 1.0 JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

### 1.1 PROBLEMATIQUE

La population de St-Augustin (Duplessis) est une des plus importantes communautés de toute la Basse-Côte-Nord. Elle est vouée par le rapport de la mission de la Basse-Côte-Nord (Mission Payne) à être isolée de tous les réseaux routiers locaux ou nationaux pour encore plusieurs années et ce principalement à cause des caractéristiques topographiques de la région.

Le transport maritime étant trop lent pour le déplacement des personnes, (1 voyage par semaine, 8 mois par année) l'avion reste le seul moyen de transport efficace. Toutefois, le service aérien à cet endroit est tout à fait inadéquat à cause d'infrastructures déficientes: piste trop courte, non pavée, non éclairée (atterrissage de nuit impossible) et dont la mauvaise orientation nuit au zonage aéronautique. Il en résulte que le service régulier du réseau principal (Québécair à l'aide d'avion HS 748) est annulé pendant l'été et remplacé par un service de second ordre utilisant de petits hydravions. Le service d'hiver, est quant à lui très irrégulier compte tenu des caractéristiques de la piste et des conditions météorologiques associées aux journées très courtes.

### 1.2 ANALYSE DES OPTIONS

Le ministère des Transports du Québec a retenu 6 options pour fins d'analyse suite à l'identification de ce problème. Elles sont présentées ici de façon synthétique avec leurs avantages, leurs désavantages et leurs principaux impacts environnementaux.

Option 1 : ne rien faire

#### Avantages

En plus de ne rien coûter, cette option permet le vol à vue le jour pour les appareils autres que le HS-748.

#### Désavantages

Tel que décrit dans la problématique du dossier, la piste actuelle ne permet pas au HS-748 de Régionair d'opérer à pleine charge à St-Augustin. De plus, il est impossible de baliser la piste actuelle pour le vol de nuit et d'installer des équipements d'approche aux instruments puisque celle-ci ne rencontrerait pas les normes de zonage aéronautique.

Option 2 : allongement de la piste actuelle de 122 mètres (400')

Coûts

- a) allongement de la piste : 30 000\$
- b) installations complémentaires : 70 000\$

La réserve de gravier actuelle pourrait servir à allonger la piste de quelque 122 mètres (400 pieds) au coût de 30 000\$. Il serait possible également de poser un drainage souterrain pour augmenter la capacité portante et de relocaliser le NDB, afin d'abaisser le plafond actuel. Le coût de ces travaux représente une somme supplémentaire de 70 000\$.

Avantages

Cette option permettrait tout au plus de diminuer les contraintes au décollage pour le HS-748. Cet appareil nécessite une longueur de 1 463 mètres sur une piste en gravier et l'allongement porterait la longueur de 1 220 mètres à 1 342 mètres.

Désavantages

Un allongement de la piste de 122 mètres (400 pieds) ne permet pas de rencontrer les critères de zonage aéronautique pour le vol à vue de nuit, aux instruments et pour les approches de précision.

Impacts environnementaux

Un allongement de cet ordre n'aurait que très peu d'impacts sur le milieu. Cet option ne demande pas l'ouverture de banc d'emprunt ou de carrière avec tout ce que cela implique comme effets néfastes sur l'environnement. Il n'y aurait qu'un peu de terrassement dans un secteur déjà très perturbé (au sud de la piste actuelle; secteur déjà déboisé) et probablement un léger déboisement à l'extrémité sud de la piste en relation avec l'allongement (sapinière et aulnaie).

Option 3 : allongement de 500 mètres (1 650')

Coûts

- a) allongement de la piste : 500 000\$
- b) installations complémentaires : 400 000\$

Le prolongement de 500 mètres (1 650 pieds) à la piste de St-Augustin coûterait 500 000\$ et le balisage lumineux avec les feux d'approche 100 000\$. Les travaux de rehaussement se chiffrent à 300 000\$ pour un coût total de 900 000\$.

### Avantages

Le seul avantage de cette option est de permettre au HS-748 d'opérer de jour sans restriction et d'éliminer l'obligation d'utiliser les hydravions et les hélicoptères pour remplacer le HS-748 l'été.

### Désavantages

Cette option est plus coûteuse que la précédente (900 000\$ VS 100 000\$).

Par rapport à l'option précédente, un allongement de 500 mètres est inutile puisque la longueur de piste disponible demeure à 365 mètres pour le vol à vue de nuit. De plus, la piste ne rencontre pas les critères de zonage aéronautique pour le vol aux instruments ou l'approche de précision.

Ainsi, aucun des appareils étudiés ne pourrait exploiter un service aérien en dehors des périodes de vol à vue de jour.

### Impacts environnementaux

Contrairement à l'option 2, cette dernière demandera l'ouverture d'une sablière et d'une carrière pour pouvoir s'approvisionner en matériaux. Ces ouvertures auront des effets plus ou moins grands sur le milieu selon les endroits et les modes d'exploitation choisis. Les principaux impacts seront la destruction du couvert végétal (zone d'extraction, aire de stockage et route d'accès) et des impacts visuels et sonores pour la population. Cette option nécessitera de plus l'allongement de la zone de déboisement d'environ 500 mètres vers le sud dans un secteur de forêt de résineux et d'aulnaie.

### Option 4 : construction d'une nouvelle piste sur le site actuel

Le coût d'une nouvelle piste orientée de + 25° vers l'est s'élève comme suit:

- terrassement et gravelage	:	1 500 000\$
- déplacement d'utilités publiques	:	400 000\$
- balisage lumineux	:	225 000\$
- installation du N.D.B.	:	75 000\$
		2 200 000\$
Total		2 200 000\$

Ce montant de 2 200 000\$ représente le coût de base pour obtenir une piste balisée de 4 500 pieds par 100 pieds.

### Avantages

L'aménagement d'une nouvelle piste réorientée présenterait beaucoup d'avantages par rapport aux options précédentes:

- ce projet ne comporterait aucune contrainte par rapport aux critères de zonage pour le vol de nuit et les approches aux instruments et permettrait d'installer les équipements nécessaires pour améliorer la fiabilité et la sécurité du service aérien;
- tous les types d'appareils étudiés pourraient exploiter le service aérien à St-Augustin et ce, sans contrainte, au décollage et à l'atterrissage;
- cette option permettrait de répondre de façon plus adéquate aux besoins de la population en assurant la continuité du service aérien. Il ne serait plus nécessaire d'utiliser des hydravions ni des hélicoptères, qui en plus d'être coûteux, ne répondent pas adéquatement à la demande;
- cette option permettrait également de répondre de façon plus satisfaisante aux besoins du transporteur en matière d'infrastructures aéroportuaires en améliorant les conditions dans lesquelles il pourrait exploiter le service aérien. La piste de 1 372 mètres, une fois réorientée, pourra suffire pour les appareils de type STR-42 ou DASH-8 qui pourraient éventuellement être utilisés par Régionair puisque ceux-ci offrent des performances supérieures au HS-748 qui est utilisé présentement;
- de plus, si cette piste était pavée et éclairée, il serait possible, pour le gouvernement du Québec, d'y poser son avion-ambulance alors qu'il ne peut le faire sur la piste actuelle;
- finalement, la qualité des infrastructures en place serait haussée au niveau des autres infrastructures de la Basse et Moyenne-Côte-Nord où le HS-748 est utilisé pour le service aérien régulier.

#### Désavantages

Ce projet serait plus coûteux que les options précédentes. Le coût de l'aménagement d'une nouvelle piste balisée serait de l'ordre de 2 200 000\$.

#### Impacts environnementaux

Comme pour les options 3 et 5, celle-ci nécessite l'ouverture d'une carrière et d'une sablière avec les mêmes impacts appréhendés. Il est aussi possible que ces impacts soient de plus forte intensité car les quantités de matériaux à extraire sont plus grandes qu'au niveau de l'option 3. En plus des perturbations rattachées aux bancs d'emprunt, ce projet nécessitera le déboisement d'environ 44 hectares de forêt (principalement de la sapinière et de l'aulnaie) en raison de la piste elle-même et du zonage aéronautique.

De cette superficie, environ 9 hectares seront immobilisés par la construction de la piste et le reste de cette surface sera laissé pour la croissance des plantes herbacées et des arbustes. Sur ce terrain, le contrôle de la hauteur de la végétation sera indispensable.

Huit hectares de terre humide colonisée par des aulnes et des saules seront ensevelis sous les fondations de la piste. Une portion de la tourbière située à l'extrémité sud-ouest de la piste proposée subira le même sort (environ 6 hectares).

Un cours d'eau de faible importance devra être mis sous terre car il traverse le tracé de la future piste.

Option 5 : construction d'une piste sur un nouveau site au nord de la rivière (site 7, figure 1)

La Direction des tracés et projets (Division des projets en collaboration avec la Division de la géologie) a fait une recherche afin de trouver des sites favorables dans un rayon de 20 kilomètres environ autour du village de St-Augustin.

En fonction de la topographie des lieux, de l'évaluation préliminaire des sols, du zonage aéronautique et de l'accès pour les usagers, un seul site a été retenu (site 7, figure 1). Ce dernier est situé à environ 14 kilomètres au nord du village de St-Augustin et nécessiterait la construction d'une route d'accès et de deux ponts au coût de 8 500 000\$.

#### Coûts

L'aménagement d'une nouvelle piste incluant le balisage lumineux et l'installation d'un N.D.B. serait de l'ordre de 1 800 000\$. De plus, il serait nécessaire de construire une route d'accès et deux ponts au coût de 8 500 000\$.

#### Désavantages

Selon l'étude de photographies aériennes, l'approche sud-est demeure douteuse.

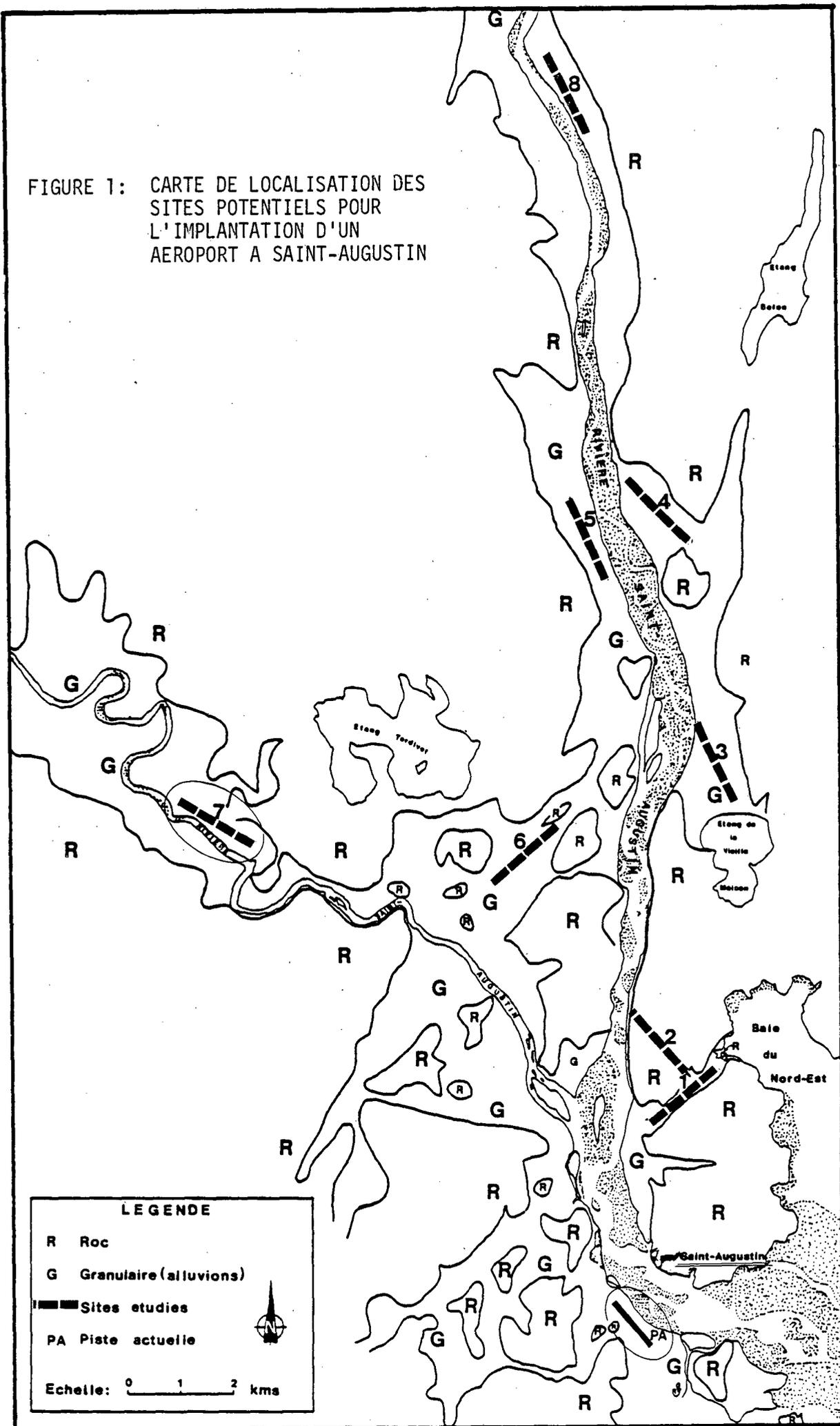
Puisque la nouvelle piste serait située à environ 14 km du village, les usagers devraient se déplacer sur une plus grande distance.

Enfin, les coûts de construction d'une route d'accès sont très élevés, ce qui est le désavantage majeur de cette option.

#### Impacts environnementaux

De toutes les options, celle-ci a le plus grand impact sur le milieu. Ce projet implique premièrement la destruction d'un site qui jusqu'à maintenant est encore vierge, protégé par son inaccessibilité naturelle. Deuxièmement, l'accès qu'offrirait la route de l'aéroport à la région de la rivière St-Augustin-Bras-Est engendrerait de nombreuses perturbations pour la faune et la flore (coupe de bois, ouverture de sentiers pour véhicules tous terrains, etc ...).

FIGURE 1: CARTE DE LOCALISATION DES SITES POTENTIELS POUR L'IMPLANTATION D'UN AEROPORT A SAINT-AUGUSTIN



Le déboisement sera très important compte tenu qu'à l'endroit proposé pour la construction de la piste, le couvert forestier est uniforme et dense et qu'un déboisement important devra être effectué pour la construction de la route d'accès. De plus, cette route nécessitera la traversée de plusieurs petits cours d'eau de faible importance.

De cette option, il résultera une importante immobilisation de terre due principalement à la piste comme telle et à la route. Dans le reste des secteurs déboisés, un contrôle de la végétation sera effectué (principalement au niveau de la strate arborescente à cause du zonage aéronautique).

Ici comme pour les options précédentes, la traversée de la rivière St-Augustin reste un problème environnemental important du fait de l'importance physique et biologique de la rivière (Salmonidés).

Enfin, cette option nécessite l'ouverture d'une carrière et d'une ou plusieurs sablières avec les impacts qui leur sont rattachés. Ces derniers seront d'autant plus grands que les quantités de matériaux extraits seront élevées. Des 5 options mettant en cause l'aéroport, c'est celle-ci qui nécessitera la plus grande quantité de matériaux principalement à cause de la route d'accès (14 km).

Sur le plan humain, cet éloignement de l'aéroport obligera les utilisateurs de celui-ci à utiliser un véhicule automobile pour s'y rendre. Or on sait pertinemment qu'à St-Augustin, il y a très peu de véhicules car il n'y a pour ainsi dire pas de route! Ce problème n'est toutefois pas très important car un système de transport en commun pourrait résoudre facilement ce problème.

#### Option 6 : remplacer le type d'appareil

##### Coûts

Le coût de remplacement du type d'aéronef par un appareil à décollage et atterrissage courts serait de l'ordre de 12 700 000\$ dans le cas du DASH-7 et de 3 300 000\$ pour le DHC-6. Ces coûts tiennent compte de l'achat de l'appareil et du coût d'opportunité (valeur actualisée des intérêts annuels sur le capital au taux de 18% pendant 10 ans). (1)

##### Avantages

Par rapport aux critères de zonage aéronautique, l'utilisation d'un nouveau type d'appareil (ATR-42, DASH-8, DASH-7 ou DHC-6) permettrait une exploitation à vue de jour seulement sans contrainte au décollage sur la piste actuelle.

---

(1) Bien que le service requiert l'utilisation d'un appareil d'appoint, ces coûts s'appliquent à l'achat d'un seul avion.

Le remplacement du type d'appareil permettrait de construire une piste plus courte puisque tous les appareils étudiés ont des performances supérieures au HS-748.

#### Désavantages

Les avions du type ATR-42, DHC-6, DASH-7 ou DASH-8 ne pourraient exploiter un service de nuit et effectuer l'approche aux instruments sur la piste actuelle. Pour rencontrer les critères de zonage aéronautique pour le vol de nuit et l'approche aux instruments, il serait inutile de remplacer le type d'appareil sans construire une piste avec une meilleure orientation.

Il a été démontré que l'utilisation d'un appareil de moins de 20 places tel le DHC-6 ne rencontrerait pas les besoins du trafic à St-Augustin, ce qui laisse les avions de type ATR-42, DASH-7 et DASH-8. Parmi ces avions, seul le DASH-7 a des capacités ADAC puisque la longueur minimale de piste requise pour ce type d'appareil est de 717 mètres (2 352 pieds). Tel que défini, le coût d'achat pourrait se situer à plus de 12 millions de dollars. Si on modifiait le type d'appareil en prenant un DASH-7, il s'agirait d'une dépense inutile de plus de 12 millions de dollars puisqu'il faudrait en même temps construire une nouvelle piste qui rencontrerait tous les critères de zonage aéronautique.

#### Impacts environnementaux

Le remplacement des appareils n'a pas d'effet en soi sur l'environnement mais cette option nécessite la réalisation soit de l'option 2, 3, 4 ou 5 avec les impacts qui leur sont rattachés car la piste actuelle est insuffisante pour les besoins de nouveaux appareils.

#### Choix d'une option

L'option de ne rien faire est à rejeter au départ car l'urgent problème est là et se doit d'être réglé. Aucun empêchement majeur prévisible n'expliquerait sa remise en question.

Les projets d'allongement de la piste actuelle malgré que ceux-ci ne présentent que peu d'impacts environnementaux, ne révèlent aucun intérêt car ils ne rencontrent pas les buts poursuivis. Leur seul avantage est de permettre une plus grande longueur de piste pour le vol à vue de jour.

L'option de construire l'aéroport à un autre endroit (option 5) est à rejeter sur tous les plans; elle est de loin la plus coûteuse, présente les impacts environnementaux les plus grands et est à la limite de l'acceptabilité en terme de zonage aéronautique.

Comme elle se situe du côté ouest de la rivière, cette option ne solutionne en aucun cas le problème soulevé par la traversée de la rivière en plus d'être très coûteuse. Elle doit donc être rejetée sans hésitation.

Reste l'option 4 qui après analyse présente de multiples avantages. Sur le plan technique, elle est la seule option qui permet de rencontrer réellement les normes de zonage aéronautique pour le vol de nuit aux instruments. Sur le plan financier, elle reste acceptable compte tenu des problèmes. Enfin, du point de vue environnemental, elle ne présente pas d'impacts négatifs majeurs. Ils sont essentiellement du même type que ceux de l'option 3 en plus importants et se situent au niveau du déboisement et de l'extraction de matériaux. Les impacts sont toutefois beaucoup moindres que ceux que présente l'option 5.

Le problème de la traversée de la rivière St-Augustin reste entier pour cette option comme pour les autres car aucune de celles-ci n'est en mesure d'éviter ce problème en raison de la topographie particulière de la région. Une solution à ce problème fait présentement l'objet d'une étude au ministère des Transports. Enfin, cette solution permet de récupérer certaines infrastructures aéroportuaires (aire de stationnement, voie d'accès) et d'utiliser des terrains déjà perturbés ou destinés à le devenir compte tenu des activités de l'homme.

Si ce projet était réalisé, les résidents de St-Augustin, qui dépendent du transport aérien pour leurs déplacements, pourraient bénéficier d'un service plus fiable et continu.

Le transporteur y trouverait des avantages puisqu'il n'aurait plus à exploiter des hydravions ou nolisier des hélicoptères qui sont à la fois coûteux et inadéquats. Par le balisage de la nouvelle piste et par l'installation d'équipements pour faciliter l'approche aux instruments, on permettrait au transporteur d'abaisser ses coûts d'exploitation en lui évitant des annulations de vols.

Enfin, le Gouvernement du Canada qui subventionne le déficit du service aérien par le biais de la Commission canadienne des transports y verrait un avantage dû à une diminution possible des coûts d'exploitation du transporteur. Aussi, Transports Canada n'aurait pas à maintenir une hydrobase à St-Augustin puisque celle-ci n'aurait plus d'utilité pour le service aérien commercial.

En conclusion, l'option 4 consistant en la construction d'une nouvelle piste dans un axe modifié, représente la meilleure solution, permettant à la fois de rencontrer les critères de zonage aéronautique et les besoins du transporteur et du public tout en respectant dans une mesure acceptable l'environnement naturel et humain; d'ailleurs la seule autre solution envisageable techniquement est nettement plus dommageable environnementalement (site 7, figure 1).

### 1.3 DESCRIPTION DU PROJET RETENU

La piste projetée par le ministère des Transports est de classe C d'une

longueur de 1 400 m et d'une largeur de 30 m (figure 2). En réalité, cette construction est une chaussée construite à partir de remblais variant d'une hauteur de 0,5 à 2,0 mètres. Cette chaussée sera recouverte d'un revêtement bitumineux de même que la voie d'accès et le stationnement. La voie d'accès sera construite à même l'ancienne piste d'atterrissage.

Le bâtiment attenant à cette piste sera de type multifonctionnel (i.e., aéroport pour les usagers et hangar pour la machinerie dans la même bâtisse). L'éclairage sera conforme aux exigences d'une piste de classe C avec pilotage aux instruments.

La machinerie utilisée pour la construction de la piste sera de type lourd, à savoir:

- |                        |                                |
|------------------------|--------------------------------|
| - boudoir              | - chargeur sur roues           |
| - camion               | - concasseur                   |
| - niveleuse            | - épandeur d'enrobé bitumineux |
| - compacteur dynamique | - rouleau cylindrique          |
| - foreuse              | - excavatrice hydraulique      |

Tous ces équipements seront amenés à l'aide d'une barge sur le site choisi.

#### 1ère phase

Construction des remblais et des fondations de la piste; déplacement de la ligne électrique, ouverture de la carrière et de la sablière la première année.

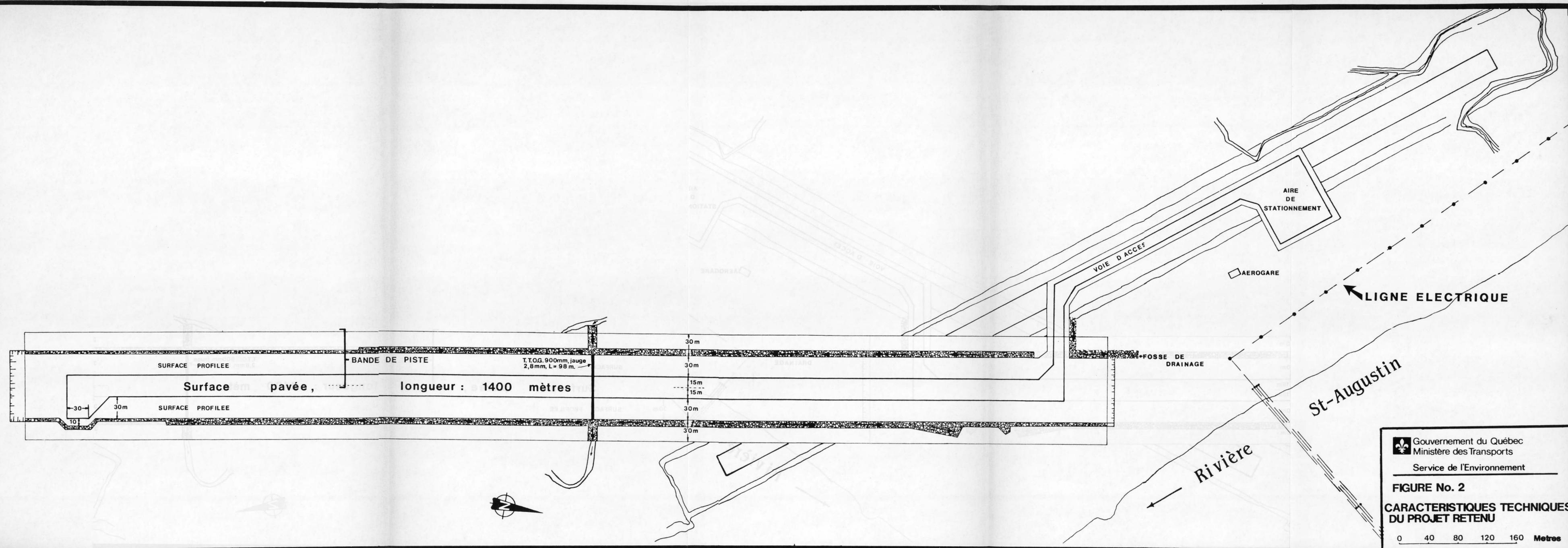
#### 2ième phase

Cette phase consiste principalement au pavage de la piste. Celui-ci doit se faire plusieurs mois après la mise en place des remblais pour permettre une stabilisation de ceux-ci dans le secteur de la tourbière. Cette étape sera réalisée la seconde année.

#### 3ième phase

L'éclairage et la construction du bâtiment seront effectués après la réalisation complète des deux premières phases. Par la suite, seront livrés les équipements nécessaires à l'entretien de la piste ainsi que le matériel d'urgence conventionnel.

Pour s'approvisionner en matériaux, une sablière et une carrière seront ouvertes; celles-ci sont localisées dans la carte synthèse des impacts (figure 3).



SURFACE PROFILEE

BANDE DE PISTE

T.T.O.G. 900mm, jauge  
2,8mm, L= 98 m.

Surface pavée, longueur : 1400 mètres

SURFACE PROFILEE

VOIE D ACCES

AIRE DE STATIONNEMENT

AEROGARE

LIGNE ELECTRIQUE

FOSSE DE DRAINAGE

Rivière

St-Augustin

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

FIGURE No. 2  
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES  
DU PROJET RETENU

0 40 80 120 160 Metres

## 2.0 ANALYSE D'IMPACT

### 2.1 INVENTAIRE DE LA ZONE D'ETUDE

#### Biophysique

Le paysage du secteur étudié est dominé par des collines de granite séparées par des vallées fluviales de différentes envergures dans lesquelles se retrouvent en quantités variables des dépôts meubles (principalement des sables). C'est sur ces dépôts que pousse une végétation caractéristique de la forêt boréale mais à cet endroit, fortement influencée par le climat maritime, en particulier par les vents. Le projet comme tel se localise sur le delta de la rivière St-Augustin et traverse du nord au sud, une aulnaie, une sapinière et une tourbière. L'utilisation faunique la plus notable aux alentours du futur aéroport est celle qu'en fait la sauvagine attirée par les nombreux bras de rivière rattachés au delta. Le saumon de la rivière St-Augustin est certes un élément important de la faune locale, mais celui-ci ne passe que peu de temps dans ce secteur de la rivière, soit au moment de la montaison et de l'avalaison.

#### Humain

La communauté blanche de St-Augustin est la plus importante de la Basse-Côte-Nord avec une population d'environ un millier d'individus. La principale ressource économique est la pêche au saumon et à la morue. On y pratique aussi la chasse, la pêche et le piégeage des animaux à fourrure.

Ces activités fournissent des revenus d'appoint et des sources complémentaires de nourriture non négligeables. Les autres activités économiques sont rattachées aux services (école, Hydro-Québec, etc ...).

La communauté montagnaise qui regroupe plus de 100 individus vit de façon traditionnelle, i.e., de chasse, de pêche et de piégeage. Elle exploite en particulier des territoires au nord de la zone étudiée. Elle est installée du côté ouest de la rivière, non loin de la piste actuelle (figure 3).

### 2.2 IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

Les impacts biophysiques ainsi que les mesures de mitigation rattachés à la piste comme telle sont présentés de façon synthétique au tableau 1. Les impacts humains ont été considérés comme négligeables. A ce sujet, la communauté montagnaise a fait l'objet d'une consultation de la part du

TABLEAU 16 : SYNTHÈSE DES IMPACTS BIOPHYSIQUES (PISTE)

#	NATURE	LOCALISATION	ÉTENDUE	DURÉE	QUALIFICATION*	MESURES DE** MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
1	Déboisement	Piste en général et bordure de la rivière	46 ha	Permanent	Moyen	Zone de limitation du déboisement des rives	Faible
2	Faune	Général	---	Permanent	Faible	---	Faible
3	Risque de collision entre appareil et faune	Piste	---	Permanent	Faible	Eviter tout dépôt à proximité de la piste	Faible
4	Atteinte à la qualité de l'eau	Général	---	Périodique	Faible	---	Faible
5	Remblayage et pavage (ruissellement immobilisation du sol)	Piste	15 ha	Permanent	Faible	---	Faible
6	Construction d'îlots dans une rivière à saumons	Rivière St-Augustin	Ponctuel	Court terme	Faible à moyen	Restriction des périodes de travail en rivière	Faible
7	Abandon d'anciennes infrastructures	Les extrémités de la piste actuelle	4 ha	Long terme	Faible	Mesures favorisant la reprise de la végétation	Faible à nul

\* Les raisons de la qualification des impacts sont données à la section 2.3.1.2

\*\* Les mesures sont décrites plus en détail au point 2.4.1

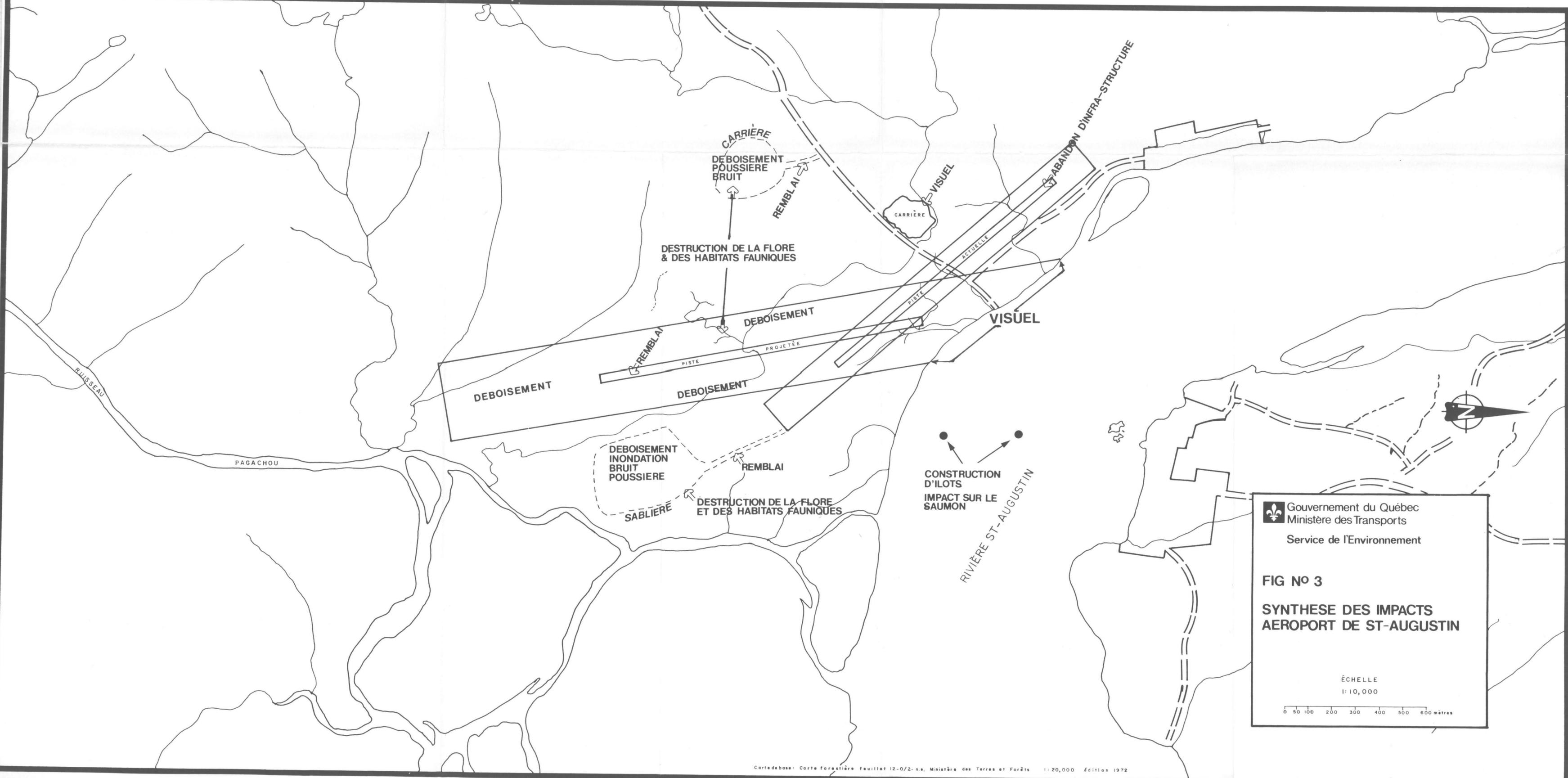
TABEAU 17 : SYNTHÈSE DES IMPACTS BIOPHYSIQUES ET HUMAINS (BANCS D'EMPRUNT)

#	NATURE	LOCALISATION	ETENDUE	DUREE	QUALIFICATION*	MESURES DE** MITIGATION	IMPACT RESIDUEL	
8	Création de lac artificiel	Site d'extraction	8 ha	Permanent	Faible à nul (1) →bénéfique	Mesures visant à favoriser la végétation en bordure du lac	Nul → bénéfique	
9	SABLIÈRE	Déboisement	Site d'extraction, entreposage et route d'accès	11 ha	Moyen terme	Faible	Mesures visant à favoriser le reboisement	Faible → nul
10		Remblais	Route d'accès	1 ha	Permanent	Faible	.. ..	.. ..
11		Emission de poussière	Générale	--	Temporaire	Faible	---	Faible
12		Emission de bruit	Générale	--	Temporaire	Faible	---	Faible
13	CARRIÈRE	Déboisement	Site d'extraction, d'entreposage et route d'accès	--	Moyen terme	Faible	Mesures visant à favoriser le reboisement	Faible nul
14		Remblai	Route d'accès	--	Permanent	Faible	.. ..	Faible
15		Emission de bruit	Générale	--	Temporaire	Faible ou nul	---	Faible ou nul
16		Emission de poussière	Générale	--	Temporaire	Faible ou nul	---	Faible ou nul
17		Visuel	Local	--	Permanent	Faible à moyen	Situer la carrière à un endroit non visible du village	

(1) La flèche représente l'évolution probable de l'impact

\* Les raisons de la qualification des impacts sont données à la section 2.3.1.2

\*\* Les mesures de mitigation sont décrites plus en détail au point 2.4.1




 Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'Environnement

**FIG N° 3**  
**SYNTHESE DES IMPACTS**  
**AEROPORT DE ST-AUGUSTIN**

ÉCHELLE  
 1:10,000

0 50 100 200 300 400 500 600 mètres

ministère des Transports, étant donné la très grande proximité de la piste d'atterrissage. Aucun préjudice notable n'a pu être rattaché à cet aéroport pour ce groupe de personnes.

Les impacts biophysiques et humains et les mesures de mitigation reliés à l'exploitation des bancs d'emprunt sont présentés au tableau 2.

La plupart de ces impacts sont localisés sur la figure 3. On remarquera qu'on mentionne qu'il y aura construction de deux îlots dans la rivière St-Augustin. Ceux-ci sont nécessaires à la relocalisation de la ligne électrique, qui dans la situation actuelle nuit au zonage aérien de la nouvelle piste. Ces derniers seront construits en dehors de la période de migration des saumons pour minimiser un impact possible.

---

### 3.0 CONCLUSION

---

Le fait que les contraintes topographiques ont limité à un seul le nombre de sites possibles pour l'implantation d'un nouvel aéroport, a réduit les limites de l'étude. Celle-ci s'est donc orientée vers une insertion du projet la plus harmonieuse possible avec le milieu récepteur.

A ce sujet, une série de mesures de mitigation et de décisions ont été prises afin de réduire au maximum les impacts négatifs de ce projet. Il en résulte un projet ne créant aucun impact majeur à l'environnement et qui devrait régler les problèmes du transport aérien des personnes de cette communauté. Le seul élément négatif est que les résidents du côté est de la rivière n'auront pas accès direct à l'aéroport. Le problème de la traversée de la rivière n'a pu être évité par le choix d'un nouveau site comme on a pu le constater. Il reste donc entier mais le fait qu'un nouvel aéroport sera construit ne pourrait qu'accélérer les études et la solution de ce problème.

---

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 627