

## Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le [http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois\\_reglem.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm).

---

---

# Rapport d'analyse environnementale

**Projet d'amélioration des infrastructures  
aéroportuaires de la Ville de Rouyn-Noranda**

**Dossier 3211-09-012**

**Le 11 avril 2002**

---

---



## TABLE DES MATIÈRES

---

INTRODUCTION.....	1
1. HISTORIQUE DU DOSSIER .....	2
2. JUSTIFICATION ET DESCRIPTION DU PROJET .....	2
2.1 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET .....	2
2.2 DESCRIPTION DU PROJET .....	3
3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR .....	3
3.1 LE MILIEU NATUREL.....	8
3.2 LE MILIEU HUMAIN.....	8
4. CONSULTATION DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX.....	9
5. COMPTE-RENDU DE LA PÉRIODE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUES.....	10
6. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET .....	11
6.1 LA JUSTIFICATION DU PROJET DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL.....	11
6.2 LES IMPACTS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION .....	11
6.2.1 Impacts sur le milieu naturel.....	11
6.2.2 Utilisation de l'urée comme fondant sur les pistes.....	12
6.2.3 Impacts sur le milieu humain.....	14
7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS .....	17

## FIGURE ET TABLEAUX

---

FIGURE 1 :	AMÉNAGEMENTS PROJETÉS.....	5
FIGURE 2 :	SITUATION DE LA ZONE.....	7
TABLEAU 1 :	QUANTITÉS ANNUELLES D'URÉE UTILISÉES À L'AÉROPORT DE ROUYN-NORANDA ENTRE 1995 ET 1999.....	12
TABLEAU 2 :	RÉSULTATS DES ANALYSES STATISTIQUES MESURÉES À LA DISTANCE ÉQUIVALENTE À CELLE QUI PRÉVAUDRA ENTRE L'EXTRÉMITÉ DE LA PISTE PROLONGÉE DE LA RÉSIDENCE LA PLUS PROCHE.....	15
TABLEAU 3 :	COMPARAISON ENTRE LES NIVEAUX SONORES MESURÉS À LA RÉSIDENCE LA PLUS PROCHE AVEC LA PISTE ACTUELLE ET CEUX PRÉVUS APRÈS LE PROLONGEMENT DE LA PISTE.....	15
TABLEAU 4 :	DIFFÉRENCE DE L'INTENSITÉ SONORE ENTRE LA SITUATION ACTUELLE ET LA SITUATION FUTURE POUR LE BOEING-737.....	16

## INTRODUCTION

---

L'analyse environnementale effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a pour but de déterminer l'acceptabilité environnementale d'un projet. Elle vise à évaluer si la solution retenue par le promoteur est celle de moindre impact, si les impacts du projet sont acceptables sur le plan environnemental, si le projet est en accord avec les lois, règlements et politiques du gouvernement et, à la lumière de la raison d'être du projet et de ses impacts, s'il est opportun de le réaliser et de déterminer les conditions de réalisation, le cas échéant.

La présente analyse environnementale porte sur le projet de la Ville de Rouyn-Noranda qui vise à améliorer les infrastructures aéroportuaires de l'aéroport de Rouyn-Noranda. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe i) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), car il concerne l'agrandissement d'un aéroport déjà pourvu d'une piste de plus d'un kilomètre.

Le rapport d'analyse comprend :

- un bref historique du cheminement du dossier dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ;
- la description et la justification du projet telles que présentées dans l'étude d'impact ;
- une brève description des milieux naturel et humain dans lesquels s'inscrit le projet ;
- l'évaluation des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation telle qu'effectuée par l'initiateur ;
- une présentation des résultats de la consultation des organismes gouvernementaux effectuée dans le cadre de l'analyse du dossier ;
- un compte rendu de la période d'information et de consultation publiques effectué par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ;
- l'évaluation du projet par le ministère de l'Environnement (MENV) ;
- la conclusion et les recommandations découlant de la présente analyse et de la consultation gouvernementale.

## 1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau qui suit présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

Date	Événement
2000-08-14	Dépôt de l'avis de projet au MENV
2000-09-13	Délivrance de la directive
2001-05-18	Dépôt officiel de l'étude d'impact
2001-05-25 au 2001-06-27	Consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-08-03	Transmission des questions et commentaires à la Ville de Rouyn-Noranda dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2001-08-06	Dépôt des réponses aux questions et commentaires du MENV par la Ville de Rouyn-Noranda
2001-08-08	Consultation interministérielle sur l'acceptabilité environnementale du projet
2001-08-09	Avis de recevabilité produit par le MENV
2001-08-21 au 2001-10-05	Période d'information et de consultation publiques menée par le BAPE
2001-09-26	Soirée d'information sur le projet et la procédure tenue par le BAPE à Rouyn-Noranda

## 2. JUSTIFICATION ET DESCRIPTION DU PROJET

Ce chapitre présente le contexte régional menant à la justification du projet et la description sommaire de ce dernier. Les éléments d'information sont tirés de l'étude d'impact du promoteur.

### 2.1 Contexte et justification du projet

Le projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires de l'aéroport de Rouyn-Noranda vise le prolongement de la piste existante, sur une longueur de 300 mètres. Cette démarche a pour but de fournir à la Société minière Raglan du Québec (SMRQ) les conditions nécessaires à l'opération sécuritaire de son appareil de service, en l'occurrence un Boeing-737. En effet, durant plus de 7 mois par année, les conditions de température font en sorte que l'appareil doit limiter le poids de sa réserve de carburant afin de respecter les marges de sécurité au décollage prescrites pour sa charge habituelle de cargo et de passagers. Avec une réserve en carburant ainsi réduite, l'appareil de la compagnie ne peut atteindre directement la mine Raglan au

Nord-du-Québec. Ce dernier doit se poser à Val-d'Or pour s'avitailler en carburant et décoller à nouveau avant d'atteindre sa destination finale.

Cette procédure occasionne à la SMRQ des coûts directs additionnels variant entre 200 000 \$ et 300 000 \$ annuellement, cela sans compter l'usure prématurée de l'appareil provoquée par les décollages et atterrissages supplémentaires lorsque la SMRQ doit transiter par Val-d'Or. Cette situation entraîne des impacts financiers et humains qui pourraient inciter la SMRQ à ne pas renouveler son bail auprès des autorités aéroportuaires de Rouyn-Noranda et à déménager son siège social à Val-d'Or. Si, effectivement, la SMRQ décidait de relocaliser ses opérations, en plus de représenter une perte directe pour l'aéroport, son départ pénaliserait plusieurs autres fournisseurs de services à l'aéroport, notamment le restaurateur, les entreprises de location de voitures, l'agence de sécurité et les manutentionnaires. Finalement, ce départ se solderait par des répercussions négatives importantes sur l'économie de la région de Rouyn-Noranda.

## 2.2 Description du projet

Le projet consiste à prolonger la piste actuelle de 300 mètres pour porter sa longueur à 2 281 mètres (voir figure 1). Les travaux de prolongement consisteront principalement à compacter et à asphaltier le remblai existant. La superficie à paver sera d'environ 14 000 mètres<sup>2</sup> (48 m de largeur sur 300 m de longueur).

De même, les feux d'aide à la navigation devront être déplacés de 300 mètres, ce qui exigera la réalisation de travaux de déboisement sur une superficie de 3,5 hectares à l'est du chemin Kinojévis. Des travaux de déboisement sélectifs devront également être exécutés à l'ouest du chemin Kinojévis, sur une superficie de 8,1 hectares, de façon à rencontrer les exigences de navigation aérienne de Transports Canada pour éliminer les obstacles en hauteur. Ces travaux seront entièrement réalisés sur des terrains dont la Ville de Rouyn-Noranda est propriétaire, soit détentrice de servitudes de coupes.

Le projet implique finalement le déplacement de quelques poteaux de la ligne électrique de 25 kV située le long du chemin Kinojévis, sur une distance de 100 à 150 mètres.

Globalement, le projet nécessitera des déboursés de l'ordre de 800 000 \$.

## 3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

La zone d'étude a été délimitée de façon à inclure tous les éléments du milieu susceptibles d'être touchés par les travaux reliés au projet. Elle est localisée à l'intérieur d'un périmètre entourant le terrain de l'aéroport qui s'étend du nord au sud, à partir d'une mince bande au nord de la route 117 (Transcanadienne) jusqu'au chemin Kinojévis, et de l'est à l'ouest, du chemin de gravier jusqu'à la rivière Kinojévis (voir figure 2). Elle couvre une superficie d'environ 900 hectares.

Figure 1 : Aménagements projetés

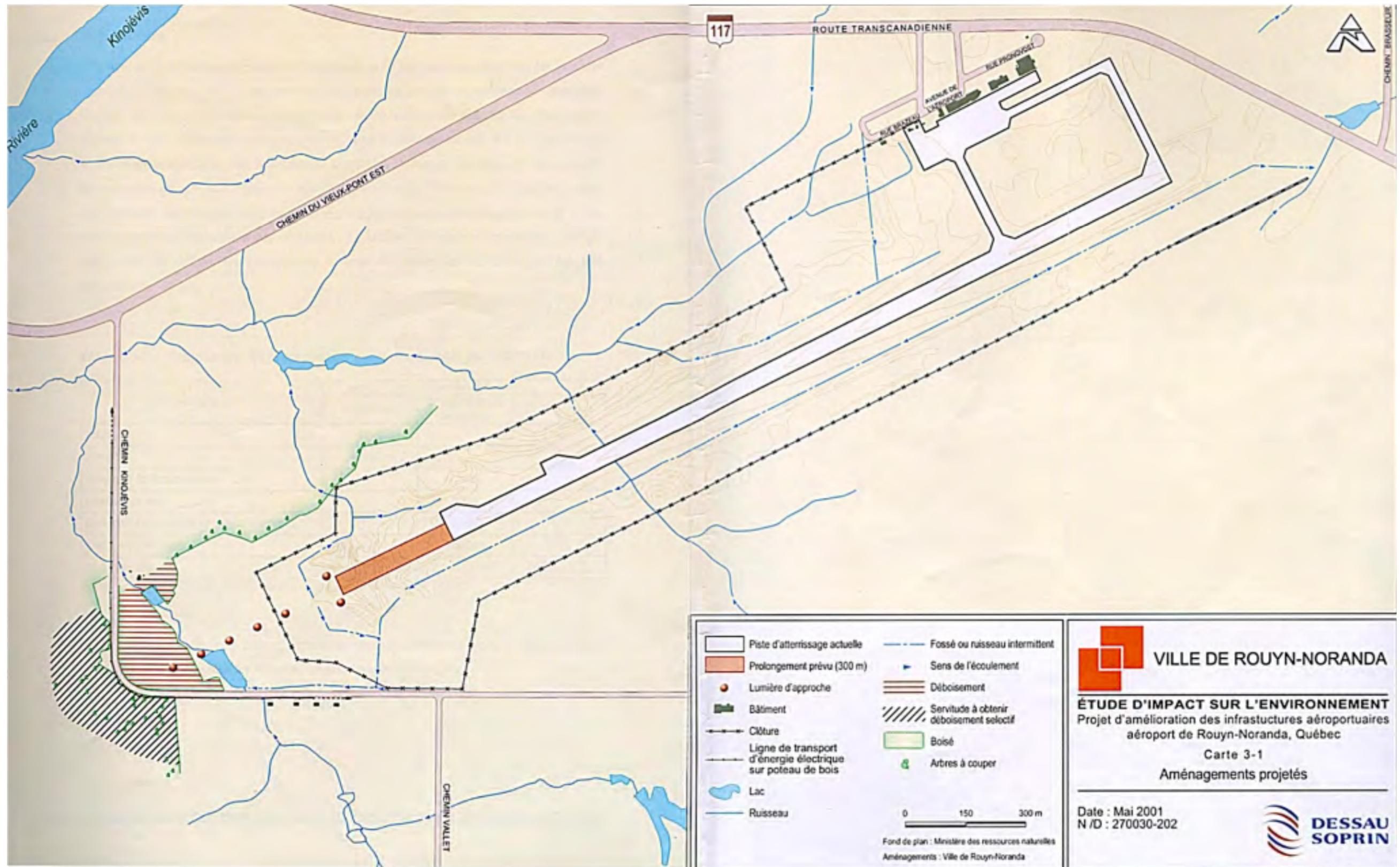
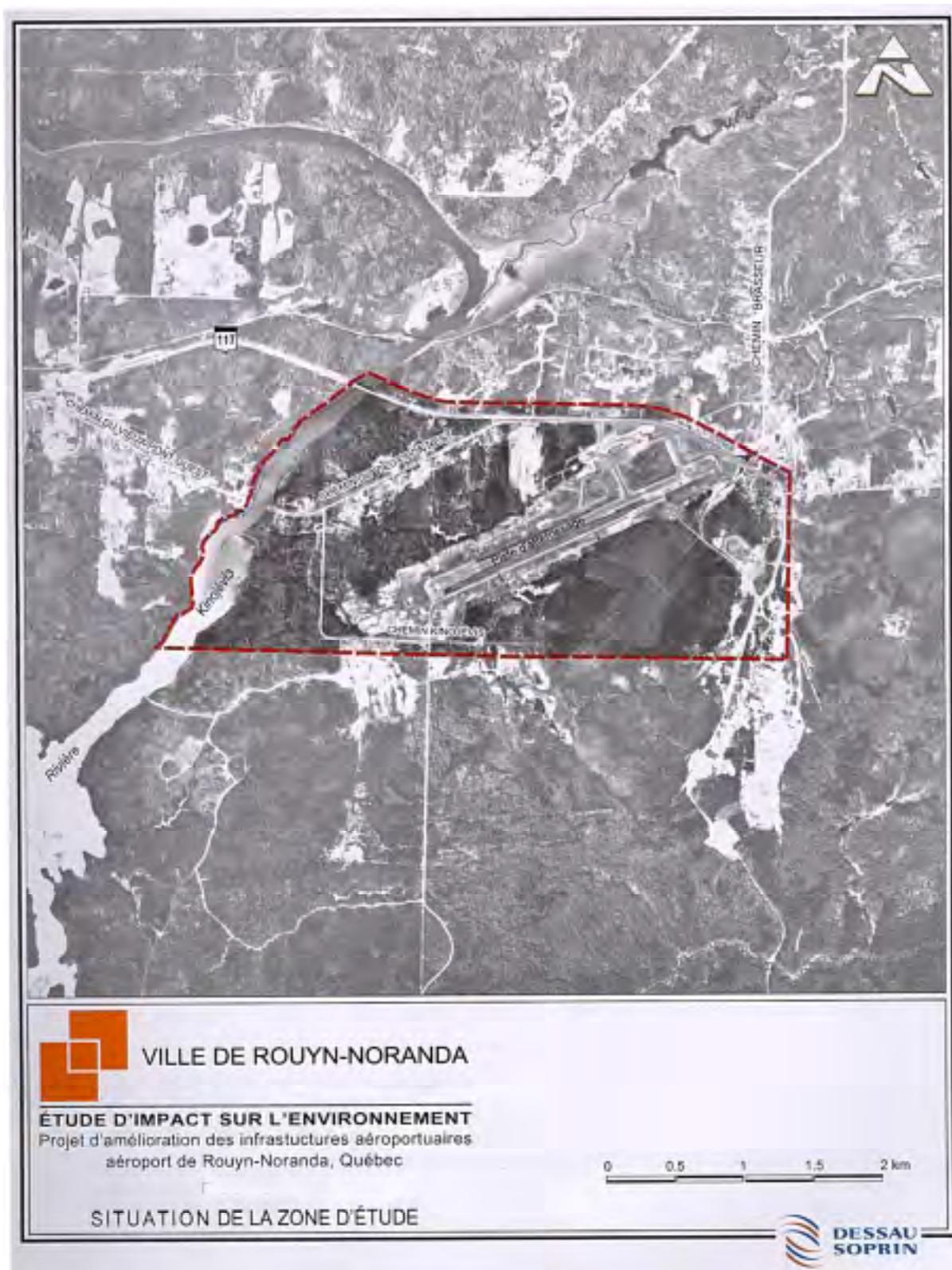


Figure 2 : Situation de la zone d'étude



### 3.1 Le milieu naturel

La région de Rouyn-Noranda fait partie de l'écorégion des Plaines de l'Abitibi qui se caractérise par des étés chauds ainsi que des hivers froids et neigeux. La température moyenne annuelle est d'environ 1° C. La moyenne estivale est de 14,5° C et la moyenne hivernale de -12° C. Les précipitations moyennes annuelles sont de 861,83 mm avec une fraction nivale de 242,83 cm. Les vents dominants proviennent principalement du sud et du nord-ouest.

Le secteur de l'aéroport de Rouyn-Noranda est principalement composé de dépôts meubles d'origine glaciaire et pro-glaciaire, parfois entrecoupés de petits affleurements rocheux. La végétation est constituée d'aires boisées composées principalement de peuplements mixtes à dominance de feuillus. La composition du couvert forestier est typique du domaine de la sapinière à bouleau blanc.

L'orignal et le castor sont présents dans la zone d'étude tandis que d'autres animaux à fourrure (castor, martre d'Amérique, rat musqué, vison) pourraient s'y retrouver. Les principales espèces ichtyennes qui fréquentent la zone d'étude sont le doré jaune, le grand brochet, le grand corégone, l'omble de fontaine, le cisco de lac, le meunier noir, le meunier rouge ainsi que l'esturgeon jaune. Il est à noter qu'aucune frayère n'a été identifiée dans la zone d'étude. Quant à la faune avienne, jusqu'à 96 espèces d'oiseaux sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude à laquelle il faut ajouter la sauvagine.

Il convient de préciser, pour clore cette section, qu'aucune espèce menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ne se retrouve sur le territoire à l'étude.

### 3.2 Le milieu humain

L'aéroport de Rouyn-Noranda couvre un territoire de 254 hectares localisé dans la Ville de Rouyn-Noranda et enclavé dans le territoire municipal de McWatters. Ces villes font partie de la région administrative 08 (Abitibi-Témiscamingue) et sont incluses dans la Municipalité régionale de comté (MRC) Rouyn-Noranda. L'aéroport est exploité par la Ville de Rouyn-Noranda et les terrains appartiennent à la ville. Le directeur de l'aéroport est le représentant de la ville sur le site et est responsable de son administration.

La Ville de Rouyn-Noranda compte une population de 31 401 habitants et constitue le centre administratif de la MRC. Les services gouvernementaux, de santé et d'éducation y sont regroupés.

La structure économique de la région de l'Abitibi-Témiscamingue est basée sur l'exploitation et la première transformation des ressources naturelles. En effet, la région 08 est celle où l'on retrouve la plus grande proportion d'emplois reliés au secteur primaire, soit l'exploitation forestière et minière. Cependant, l'économie de la région se diversifie graduellement et le

pourcentage des emplois du secteur tertiaire continue à augmenter et représente actuellement 74,1 % des emplois de la MRC Rouyn-Noranda.

La MRC Rouyn-Noranda, par le biais de son schéma d'aménagement, reconnaît l'importance économique de l'aéroport de Rouyn-Noranda. Aussi, dans les objectifs d'aménagement, elle se propose d'établir une zone de protection autour de l'aéroport de manière à favoriser l'amélioration et l'agrandissement des infrastructures présentes ou actuelles.

#### **4. CONSULTATION DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX**

Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, l'examen du dossier a nécessité la consultation des organismes suivants, aux étapes de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact et de l'analyse environnementale :

- Le ministère de l'Environnement :
  - la Direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue ;
  - le Service des matières dangereuses ;
  - la Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;
  - la Direction des politiques du secteur industriel ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de l'Industrie et du Commerce ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère des Transports du Québec ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- la Société de la faune et des parcs du Québec ;
- Environnement Canada.

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole suggère, pour la phase d'exploitation, qu'il serait souhaitable de développer les mesures d'atténuation visant à protéger à long terme les sources d'approvisionnement en eau potable des résidants à proximité de l'aéroport et d'appliquer un programme de suivi de l'intensité du climat sonore.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce n'a pas de commentaire particulier à formuler.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux propose l'application d'un programme de suivi portant sur la contamination possible des eaux par les nitrates dans les puits des résidants et sur le bruit.

Le ministère des Transports propose également l'application d'un programme de suivi pour la protection de l'eau potable, des eaux souterraines et des usages dans les cours d'eau, par suite d'une contamination possible par les nitrites et les nitrates.

La Société de la faune et des parcs du Québec considère que tous les éléments apparaissant dans l'étude d'impact ont été traités de façon satisfaisante.

La consultation effectuée à l'interne du MENV fait ressortir l'absence d'incidence sur les plantes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, la problématique de la contamination des eaux par l'utilisation d'urée comme fondant sur les pistes et son éventuel remplacement par un autre produit, l'utilisation d'éthylène glycol pour le déglçage des avions et la problématique du bruit.

Environnement Canada a formulé plusieurs questions et commentaires portant principalement sur la faune avienne ainsi que sur les possibilités du remplacement de l'urée par d'autres produits.

Signalons que le ministère de la Culture et des Communications a fait savoir que le site visé par le projet ne présentait pas de potentiel intéressant au chapitre des sites archéologiques et qu'il ne jugeait pas nécessaire d'être consulté ultérieurement. De même, le ministère des Ressources naturelles a informé le MENV que le projet ne posait pas de problématique particulière à l'égard de ses activités et qu'il ne considérait pas nécessaire d'être consulté dans le cadre des étapes à venir.

Par ailleurs, nous n'avons pas obtenu de réponse de la part du ministère de la Sécurité publique, du ministère des Régions et du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

Dans le cadre de la recevabilité de l'étude d'impact, les commentaires des organismes consultés ont été transmis à l'initiateur pour lui permettre de compléter son étude d'impact. Par la suite, dans le cadre de la consultation portant sur l'analyse environnementale, tous les organismes consultés ont considéré le projet de prolongement acceptable sur le plan environnemental.

## **5. COMPTE-RENDU DE LA PÉRIODE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUES**

L'initiateur du projet a tenu, le 21 février 2001, une rencontre publique d'information à laquelle ont participé une cinquantaine de citoyens.

Lors de cette rencontre, les préoccupations exprimées par la population recourent en général les aspects abordés dans les commentaires reçus dans le cadre des consultations effectuées.

La période d'information et de consultation publiques s'est déroulée du 21 août au 5 octobre 2001, conformément au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9). Le BAPE a tenu une séance d'information à Rouyn-Noranda, le 26 septembre dernier. Quatre citoyens seulement assistaient à cette séance et une seule question a été posée.

Au terme de la période d'information et de consultation publiques, il n'y a pas eu de demande d'audience publique.

## **6. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET**

À la suite de l'analyse des documents fournis par le promoteur, de la prise en compte des préoccupations exprimées par les citoyens concernés lors de la soirée d'information, il est possible de porter un jugement global sur la justification et sur l'acceptabilité environnementale du projet.

### **6.1 La justification du projet dans le contexte régional**

Le projet de prolongement de 300 mètres de la piste de l'aéroport de Rouyn-Noranda apparaît justifié. Ce projet s'avère en effet nécessaire pour permettre à la SMRQ de continuer ses opérations à partir de l'aéroport de Rouyn-Noranda. Dans le cas contraire, le départ de la société porterait un dur coup à l'économie régionale.

### **6.2 Les impacts et les mesures d'atténuation**

Cette section présente les impacts du projet sur les milieux naturel et humain tels qu'évalués par l'initiateur dans l'étude d'impact ainsi que les mesures d'atténuation que propose ce dernier. Par la suite, une brève évaluation de l'équipe d'analyse sera présentée portant sur l'acceptabilité du contenu de l'évaluation faite par l'initiateur.

#### **6.2.1 Impacts sur le milieu naturel**

Les impacts environnementaux du projet sont reliés aux phases de préconstruction, de construction et d'exploitation du projet. Ils peuvent affecter diverses composantes du milieu physique, biologique et humain. Ils sont principalement reliés aux opérations de la machinerie lourde durant les travaux de construction, au bruit, à la poussière, à la contamination possible de certains cours d'eau par les particules et au dérangement résultant de ces opérations pour les citoyens résidant à proximité. Tel que mentionné précédemment, le prolongement de la piste entraînera également la coupe totale ou sélective de quelques hectares de boisé.

Ces impacts sont en général de faible importance après application des mesures d'atténuation appropriées. Les impacts et mesures d'atténuation évalués par l'initiateur sont décrits dans les tableaux figurant en annexe et ne feront pas l'objet de discussions supplémentaires vu leur faible importance. Il conviendrait par contre de s'attarder quelque peu sur certains aspects reliés à l'utilisation de l'urée comme fondant sur les pistes, l'utilisation d'éthylène glycol pour le déglçage des avions, la sécurité et le déboisement.

## 6.2.2 Utilisation de l'urée comme fondant sur les pistes

L'entretien de la piste en hiver consiste au déneigement et à l'épandage de fondants à base d'urée [CO(NH<sub>2</sub>)<sub>2</sub>]. Les quantités utilisées apparaissent dans le tableau qui suit :

**TABLEAU 1**

### Quantités annuelles d'urée utilisées à l'aéroport de Rouyn-Noranda entre 1995 et 1999

Année	Urée (kilogrammes)
1995	26 500
1996	13 300
1997	16 000
1998	11 200
1999	24 000 (+ 1 000 de formate de sodium)

Ce produit peut entraîner une accumulation de nitrates ou de nitrites, notamment dans la nappe phréatique, et est également source de DBO<sub>5</sub> plus forte que certains produits de remplacement. L'urée dégage également de l'ammoniac, ce qui peut générer des odeurs inconfortables lorsque les équipements de manutention sont souillés par l'urée.

Sur le plan de la contamination potentielle de l'eau par ce produit, la situation évaluée par l'initiateur est la suivante :

#### Les eaux de surface

Pour les eaux de la rivière Kinojévis, les données du MENV recueillies à environ 1 km à l'ouest de l'aéroport indiquent que la qualité de l'eau répond aux critères pour la santé humaine.

Pour les eaux de surface circulant sur la propriété de l'aéroport, le bilan environnemental réalisé par la Ville de Rouyn-Noranda, en 1999, démontre qu'à certaines périodes de l'année, l'eau du site peut être contaminée par les nitrates puisque des concentrations supérieures à 10 mg/l y ont déjà été mesurées. Les sources potentielles de contamination sont, entre autres, reliées à l'utilisation d'engrais ainsi qu'à l'utilisation occasionnelle d'urée pour déglacer la piste. Dans ce contexte, un nouvel échantillonnage comportant 10 points de prélèvement pour évaluer la présence de nitrates et de nitrites avant la réalisation du projet a été effectué en octobre 2000. Les concentrations de nitrites et de nitrates respectent les critères du MENV pour la santé humaine. Cependant, pour les nitrites, le seuil de toxicité aiguë établi pour la vie aquatique a été atteint ou dépassé en deux points d'échantillonnage. Toujours selon le bilan environnemental, l'eau de drainage montre également des niveaux élevés en phosphore total, en azote ammoniacal, en huiles et graisses minérales ainsi qu'en hydrocarbures aromatiques monocycliques. Le bilan suggère une série d'interventions pour lesquelles la ville a entrepris des discussions avec les autorités de Transports Canada afin d'élaborer un plan d'intervention.

## **Les eaux souterraines**

Un échantillonnage comportant 8 points de prélèvement des eaux souterraines a été réalisé au même moment que les eaux de surface, soit au mois d'octobre 2000. Les résultats indiquent que les concentrations de nitrates sont toutes inférieures aux critères pour l'eau de consommation (10 mg/l) et la vie aquatique. Pour les nitrites, les concentrations sont toutes inférieures au critère pour la santé humaine (1 mg/l) et quelques résultats se situent à la limite du critère de toxicité aiguë pour la vie aquatique (0,06 mg/l).

## **L'eau potable**

En mars 2001, un échantillonnage des puits d'eau potable a été réalisé pour les résidences avoisinant le périmètre de l'aéroport afin de vérifier la présence de nitrites et de nitrates.

Les résultats d'analyse indiquent que les concentrations de nitrites sont toutes sous le seuil de détection, soit inférieures à 0,03 mg/l. Pour les nitrates, les concentrations sont en majorité sous le seuil de détection, soit 0,08 mg/l. Un échantillon présentait toutefois une concentration de 5,37 mg/l, ce qui est quand même en deçà de la concentration maximale acceptable pour l'eau potable qui est de 10 mg/l. Une vérification a permis de constater que tous les résultats d'analyse pour divers paramètres étaient inférieurs aux normes en vigueur et ne permettaient pas d'expliquer, entre autres, la concentration plus élevée de nitrates mesurée précédemment à cette résidence.

Ces informations font ressortir les possibilités de contamination des eaux de surface, de l'eau potable et des eaux souterraines par suite de l'utilisation d'urée comme fondant. La Ville de Rouyn-Noranda envisage de cesser éventuellement l'utilisation de ce produit vers 2003 ou lors de l'épuisement de son inventaire qui est présentement de l'ordre de  $\pm 15\ 000$  kg. Entre-temps, dans le but de s'assurer qu'il ne se pose pas de problème de contamination des eaux par les nitrites et les nitrates, un programme de suivi devra être appliqué. C'est l'une des conditions que contiendra le décret et, le programme de suivi, proposé par l'initiateur dans le rapport complémentaire, nous apparaît convenable.

## **Les autres sources potentielles de contamination des eaux**

Ces sources potentielles sont reliées, d'une part, à l'utilisation de l'éthylène glycol pour le dégivrage des avions. Ce produit est considéré comme substance dangereuse au sens du Règlement sur les matières dangereuses et pourrait occasionner des problèmes de contamination des eaux. Cependant, comme c'est un produit volatil et qu'il n'est utilisé qu'en petites quantités à l'aéroport de Rouyn-Noranda, des échantillonnages effectués par la ville n'ont démontré aucune trace de ce produit dans les eaux de ruissellement.

D'autre part, l'étude d'impact fait état de certains épisodes de contamination des sols ainsi que des eaux souterraines et de surface survenus au cours des années par suite de déversements accidentels de produits pétroliers (essence, huile à chauffage, huiles usées). Ces problèmes sont traités dans le cadre d'un bilan environnemental qui fait état de campagnes de caractérisation du

sol et de l'eau souterraine ainsi que des interventions pour restaurer les parcelles de terrain contaminées et pour éliminer des sources potentielles de pollution.

Le bilan environnemental contient également une série de recommandations afin de poursuivre les travaux de suivi déjà en place et de réaliser des travaux complémentaires de caractérisation.

Pour donner suite à ce rapport, la Ville de Rouyn-Noranda a entrepris des discussions avec Transports Canada afin d'élaborer et mettre en œuvre un programme d'intervention, la participation de Transports Canada étant reliée à l'entente contractuelle survenue entre les deux parties lors de la cession de l'aéroport à la ville.

Pour ces aspects, le MENV s'en remet à l'application du suivi fait par la Ville de Rouyn-Noranda dans l'application du bilan environnemental.

### **La sécurité**

En ce qui concerne les mesures de sécurité, l'initiateur dispose du manuel d'exploitation de l'aéroport de Rouyn-Noranda, document établi par Transports Canada et adapté au contexte local. Il fait partie intégrante du certificat d'aéroport et l'exploitant est donc tenu d'en respecter toutes les normes et règles qui concernent l'exploitation des diverses opérations de l'aéroport. À ce manuel, s'ajoute le plan d'urgence qui comporte toute une série de normes et de règles à suivre en cas d'incendie, de déversement accidentel ou de crise quelconque. Il contient notamment les modes d'emploi et les méthodes d'entreposage des fondants et produits de déglacage.

Le manuel d'exploitation et le plan d'urgence sont disponibles en tout temps, sur demande, pour le MENV.

### **Le déboisement**

Tel que mentionné à la section 2.2, des travaux de déboisement sur une superficie de 3,5 hectares devront être exécutés à l'ouest du chemin Kinojévis pour permettre le déplacement des feux d'aide à la navigation. De même, une superficie de 8,1 hectares devra faire l'objet de déboisement sélectif, à l'est du chemin Kinojévis, de façon à rencontrer les exigences de navigation aérienne de Transports Canada pour éliminer les obstacles en hauteur.

Afin de ne pas perturber le cycle de reproduction des espèces aviennes qui fréquentent le secteur, ces travaux de déboisement devront être effectués en dehors de la période de nidification de ces espèces, soit entre le 1<sup>er</sup> juin et le 1<sup>er</sup> août. C'est l'une des conditions qui devra figurer dans le décret.

## **6.2.3 Impacts sur le milieu humain**

### **Le bruit**

Les tableaux 2 et 3 fournissent les résultats des analyses de l'évaluation du climat sonore. Le tableau 2 établit l'intensité sonore atteinte par certains types d'appareils à la maison la plus

rapprochée du prolongement de piste projetée, lors du décollage et de l'atterrissage, si ces appareils utilisaient une distance supplémentaire de 300 mètres pour effectuer ces manœuvres. À noter que pour le Boeing-737, les mesures ont dû être prises de l'aéroport de Val-d'Or, les dirigeants de la SMRQ ayant décidé d'opérer uniquement à partir de ce dernier endroit au cours de l'été 2001. Quant au tableau 3, il fournit, toujours par rapport à la résidence la plus rapprochée du prolongement prévu, une comparaison du niveau sonore moyen ( $N_{eq}$ ) et des pointes de bruit dans les conditions d'opération faisant appel à une distance supplémentaire de 300 mètres par rapport à la situation qui prévaut actuellement.

**TABLEAU 2**

**Résultats des analyses statistiques mesurées à la distance équivalente à celle qui prévaudra entre l'extrémité de la piste prolongée de la résidence la plus proche**

Type d'avion	Lieu de la mesure	Atterrissage ou décollage	$N_{eq}$ dB(A)	$N_{1\%}$ dB(A)	$N_{10\%}$ dB(A)	$N_{50\%}$ dB(A)	$N_{90\%}$ dB(A)	$N_{95\%}$ dB(A)	$N_{99\%}$ dB(A)
Dash-8	Rouyn	Décollage	68,0	77,0	73,0	62,0	52,0	51,0	49,5
Convair d'Hydro-Québec	Rouyn	Décollage	75,0	82,0	80,5	68,5	54,5	51,0	49,5
Convair d'Hydro-Québec	Rouyn	Décollage	85,5	95,5	91,0	79,0	70,5	68,0	66,5
737	Val d'Or	Décollage	90,5	104,0	93,5	62,5	44,0	40,5	42,0
Convair d'Hydro-Québec	Rouyn	Atterrissage	78,0	87,0	84,0	75,0	68,5	67,0	66,5
737	Val d'Or	Atterrissage	71,5	83,7	82,2	70,2	56,2	54,7	53,2

**TABLEAU 3**

**Comparaison entre les niveaux sonores mesurés à la résidence la plus proche avec la piste actuelle et ceux prévus après le prolongement de la piste**

Type d'avion	Lieu de la mesure	Atterrissage ou décollage	Piste actuelle		Piste future	
			$N_{eq}$ dB(A)	$N_{1\%}$ dB(A)	$N_{10\%}$ dB(A)	$N_{50\%}$ dB(A)
Dash-8	Rouyn	Décollage	65,8	77,7	68,0	77,0
Convair d'Hydro-Québec	Rouyn	Décollage	70,9	84,2	75,0	82,0
Convair d'Hydro-Québec	Rouyn	Décollage	N/D	N/D	85,5	95,5
737	Val d'Or	Décollage	89,5	104,7	90,5	104,0
Dash-8	Rouyn	Atterrissage	80,5	92,5	N/D	N/D
Convair d'Hydro-Québec	Rouyn	Atterrissage	N/D	N/D	78,0	87,0
737	Val d'Or	Atterrissage	74,0	84,5	71,5	83,7

Pour faciliter l'interprétation, nous avons regroupé dans le tableau qui suit, mais uniquement pour le Boeing-737 qui représente la pire situation, les différences du climat sonore qui devraient prévaloir pour cet appareil au décollage et à l'atterrissage en phase opérationnelle. Les autres types d'appareils ne feront pas l'objet de discussion. Pour le 737, on remarque une légère diminution des pointes de bruit ( $N_{1\%}$ ) en situation future, tant pour le décollage que pour l'atterrissage, et une légère augmentation de 1,0 dB(A) du  $N_{eq}$  au décollage. Par contre, il se produit une diminution du  $N_{eq}$  de 2,5 dB(A) à l'atterrissage.

**TABLEAU 4**  
**Différence de l'intensité sonore entre la situation actuelle**  
**et la situation future pour le Boeing-737**

	$N_{eq}$	$N_{eq}$	$N_{1\%}$	$N_{1\%}$
Situation :	Actuelle	Future	Actuelle	Future
Atterrissage :	74,0	71,5	84,5	83,7
Décollage :	89,5	90,5	104,7	104,0

Des valeurs aussi faibles ne produiront pas véritablement d'impact important sur le plan de la perception sonore auprès de la population, si on considère qu'une différence de 3 dB est à peine perceptible. D'autre part, le patron de vol du 737 à pleine charge, tant pour le décollage que pour l'atterrissage, ne devrait pas être tellement modifié par rapport à la situation actuelle car le prolongement de la piste, il est bon de le rappeler, n'a d'autre but que d'allouer au pilote du 737, l'espace de freinage requis en cas de décollage avorté. La situation future représentée dans le tableau correspond en fait au pire scénario envisageable, la réalité se situant en deçà de cet extrême.

Pour toutes ces raisons, les modifications du climat sonore anticipées à l'aéroport de Rouyn-Noranda sont considérées comme faibles et ne nécessitent pas, selon l'équipe d'analyse, l'application d'un programme de suivi.

Quant aux possibilités d'augmentation du trafic aérien qui ont été évoquées dans certains commentaires reçus, le MENV n'en tient pas compte dans l'évaluation du climat sonore et considère que cette situation hypothétique devra être prise en compte par les autorités municipales responsables de l'élaboration des plans de développement de l'aéroport et de l'aménagement du territoire.

## Les impacts positifs du projet

L'initiateur considère que le projet aura un impact positif pour la SMRQ par suite de la récupération des dépenses de fonctionnement supplémentaires occasionnées par l'obligation d'opérer à partir de l'aéroport de Rouyn-Noranda, ce qui favorisera le maintien de ses opérations à Rouyn-Noranda.

Pour la SMRQ, ces dépenses supplémentaires de fonctionnement représentent en effet des coûts variant entre 200 000 \$ et 300 000 \$ sans compter l'usure supplémentaire de l'avion occasionnée par les décollages et atterrissages supplémentaires.

Le projet engendrera également un impact positif fort sur l'économie locale car il aura comme conséquence de maintenir l'activité économique qu'il représente pour toute la région de Rouyn-Noranda.

## 7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

À la suite de l'analyse du dossier, nous pouvons conclure que le projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires de Rouyn-Noranda est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Il peut donc être autorisé aux conditions suivantes :

### CONDITION 1 :

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, le projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires devra être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- VILLE DE ROUYN-NORANDA. *Projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires, aéroport de Rouyn-Noranda, Québec, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, version finale*, mai 2001, pagination multiple, 8 annexes ;
- VILLE DE ROUYN-NORANDA. *Projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires, aéroport de Rouyn-Noranda, Québec, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport complémentaire*, août 2001, 13 pages, 3 annexes ;
- VILLE DE ROUYN-NORANDA. *Projet d'amélioration des infrastructures aéroportuaires, aéroport de Rouyn-Noranda, Québec, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Résumé*, Août 2001, pagination multiple ;
- VILLE DE ROUYN-NORANDA. *Bilan environnemental, Site de l'aéroport de Rouyn-Noranda (Québec), Rapport synthèse*, Octobre 1999, 76 pages et 5 annexes.

Si des informations contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

CONDITION 2 :

QUE la Ville de Rouyn-Noranda procède à l'application du programme de suivi de la qualité des eaux de surface, des eaux souterraines et de l'eau potable proposé dans le rapport complémentaire et fasse rapport au ministère de l'Environnement au maximum 2 mois après la crue printanière pour l'échantillonnage de printemps et avant la fin de l'année pour l'échantillonnage d'automne. La pertinence de poursuivre ce programme de suivi sur plus d'une année sera évaluée par le Ministère, sur présentation des résultats ;

CONDITION 3 :

QUE les travaux de déboisement soient effectués en dehors de la saison de nidification de l'avifaune nicheuse qui couvre les mois de juin et de juillet.

*Original signé par :*

**Jacques Michaud**

Chargé de projet  
Service des projets en milieu terrestre