
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

141 **Projet d'agrandissement
de l'aéroport de Saint-Georges**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

La notion d'environnement

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est élargie considérablement. Il est maintenant accepté que cette notion ne se restreigne pas au cadre biophysique, mais tienne compte des aspects sociaux, économiques et culturels. La commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée au présent dossier dans une perspective de développement durable. Cette conception trouve également appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Friends of the Oldman River Society*, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acception générale élargie. Par ailleurs, la Cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision *Bellefleur*, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes et sur leur vie culturelle et sociale.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à l'enquête et à l'audience publique ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Tél. : (418) 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

2, Complexe Desjardins
Tour Est, 18^e étage, bureau 1817
Case postale 245, succ. Desjardins
Montréal (Québec) H5B 1B4

Tél. : (514) 873-7790
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : <http://www.bape.gouv.qc.ca>
Courrier électronique : communication@bape.gouv.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.



Québec, le 7 juillet 2000

Monsieur Paul Bégin
Ministre de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M. Alain Cloutier, secondé par M^{me} Nicole Boulet. Il a débuté le 3 avril pour se terminer le 7 juillet 2000.

Selon la commission, le projet est justifié. Il permettrait une utilisation plus sécuritaire de la piste de cet aéroport. De plus, la communauté bénéficierait du maintien et du développement des activités économiques régionales.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président

André Harvey

Québec, le 5 juillet 2000

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le président,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée de l'examen du projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges.

Le projet présenté par la Ville de Saint-Georges est justifié. L'utilisation actuelle d'un jet y pose de sérieux problèmes de sécurité puisqu'il ne peut être exploité que sous certaines conditions météorologiques favorables. L'allongement et l'élargissement de la piste permettraient d'en sécuriser l'usage.

Sur le plan des impacts du projet, il importe que son aménagement soit conforme à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* puisque la piste projetée empiéterait dans la rive de la rivière Pozer. Lors des travaux de construction, le transport des matériaux risque de perturber la qualité de vie des personnes habitant le long des itinéraires proposés. Or, l'emploi de matériaux provenant du site même du projet autoriserait une réduction substantielle de ces impacts.

La commission souligne également le large consensus de la communauté en faveur du projet, particulièrement à l'égard de sa contribution au développement économique régional. D'autant que le projet serait financé par l'entreprise privée alors que l'aéroport demeurerait public.

Enfin, je tiens à mentionner l'excellente collaboration de l'équipe de la commission.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président de la commission



Alain Cloutier

Table des matières

Introduction.....	1
Chapitre 1 La description du projet	3
Le contexte	3
Le projet proposé	5
Les impacts prévus et les mesures d'atténuation	7
Le coût de réalisation et les retombées économiques.....	8
Chapitre 2 Les opinions et les préoccupations des participants.....	9
La sécurité et l'efficacité des activités aéroportuaires	9
Le développement économique de la région	11
Les impacts sur la communauté et le milieu naturel.....	12
D'autres préoccupations.....	14
Chapitre 3 Le contexte et la justification du projet.....	15
Les autorisations requises.....	15
La sécurité et l'efficacité des opérations.....	17
Les activités économiques.....	20
Les solutions de rechange	21
Le paiement des coûts.....	22
Chapitre 4 Les impacts sur la communauté et le milieu naturel.....	25
La qualité de l'eau potable des puits individuels	25
Le climat sonore lié aux mouvements des aéronefs.....	26
Le transport des matériaux	29
Les mesures d'urgence.....	33
Les cours d'eau touchés	33

Les travaux de détournement et de canalisation.....	34
L’empiètement du remblai dans la rive	36
La faune et la flore	38
Conclusion.....	39
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat.....	41
Annexe 2 La documentation	47

Liste des figures

Figure 1	La localisation du projet	4
Figure 2	Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges	6
Figure 3	Le schéma de la piste projetée à proximité de la rivière Pozer	35

Introduction

Ce rapport rend compte des travaux de la commission constituée par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour analyser le projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2).

Cette procédure a été enclenchée par l'envoi, en mai 1998, d'un avis de projet au ministère de l'Environnement. L'étude d'impact sur l'environnement fut déposée par le promoteur en décembre de la même année. L'avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis en novembre 1999. En mars 2000, le ministre de l'Environnement, M. Paul Bégin, confiait au Bureau le mandat de tenir une audience publique sur le projet, à compter du 3 avril 2000.

L'audience publique a été lancée à la suite de deux requêtes adressées au ministre de l'Environnement. La première partie de l'audience publique s'est tenue les 11 et 12 avril 2000 à Saint-Georges. Lors de la deuxième partie tenue le 9 mai, 13 des 22 mémoires déposés ont été présentés.

Après avoir décrit le projet soumis à l'audience publique, la commission résume les préoccupations des participants, examine la justification du projet et évalue les impacts sur la communauté et le milieu naturel.

La description du projet

L'information présentée dans ce chapitre est tirée de l'étude d'impact et du rapport complémentaire présentés par la Ville de Saint-Georges, le promoteur, ainsi que des documents déposés et des transcriptions des séances publiques. Elle a trait aux thèmes suivants : le contexte, le projet proposé, les impacts prévus et les mesures d'atténuation, de même que le coût du projet et ses retombées économiques.

Le contexte

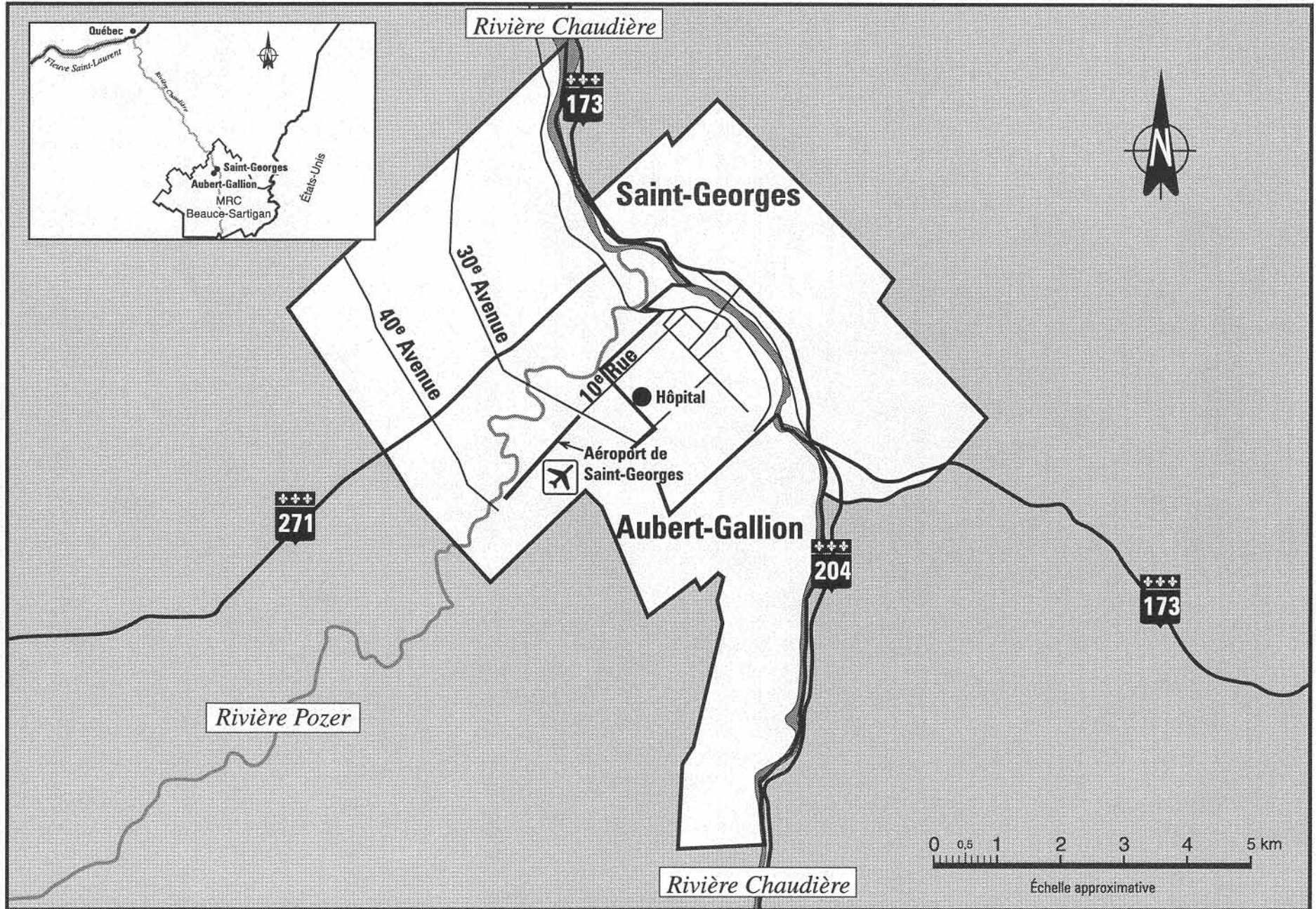
La Ville de Saint-Georges, propriétaire depuis 1980 de l'aéroport municipal, projette d'agrandir la piste actuelle. L'aéroport public de Saint-Georges est situé dans le territoire de la municipalité d'Aubert-Gallion et se trouve à environ 3,5 km du centre-ville de Saint-Georges, du côté ouest de la rivière Chaudière (figure 1). Il est géré par Aviation CMP inc., une filiale du Groupe Canam Manac inc. Le contrat de gestion a été octroyé par la Ville à la suite d'appel d'offres public (documents déposés PR3, p. 5, 14, 32 et DA1).

Les activités se déroulant sur le site atteignent, en moyenne, 360 mouvements d'aéronefs mensuels avec des pointes de près de 500 mouvements entre les mois de mai et d'octobre. Quelque 22 % sont des vols d'affaires. Selon le promoteur, la fréquence des vols d'affaires utilisant des avions de type jet est d'environ un par deux jours. Les autres vols sont majoritairement des vols de plaisance. Présentement, une trentaine d'avions sont basés en permanence à l'aéroport, soit 25 de type monomoteur, 5 de type bimoteur et le Learjet 35 (documents déposés PR3, p. 7, PR5.1 p. 7, DA1 et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 65).

Pour pouvoir procéder à l'agrandissement de la piste, la Ville a acheté les terrains nécessaires à la réalisation des phases I et II du projet, sur une superficie d'environ 22,8 ha (documents déposés PR5.1, annexe 4, DA1 et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 16).

Selon le promoteur, une piste allongée assurerait une meilleure sécurité des manœuvres du Learjet 35 et une plus grande efficacité des avions en augmentant leur charge et leur autonomie de vol. De plus, ce projet favoriserait le maintien en région et le développement des sièges sociaux d'entreprises, ce qui est jugé primordial (document déposé DA1).

Figure 1 La localisation du projet



Source : adaptée du document déposé DB2.

Le projet proposé

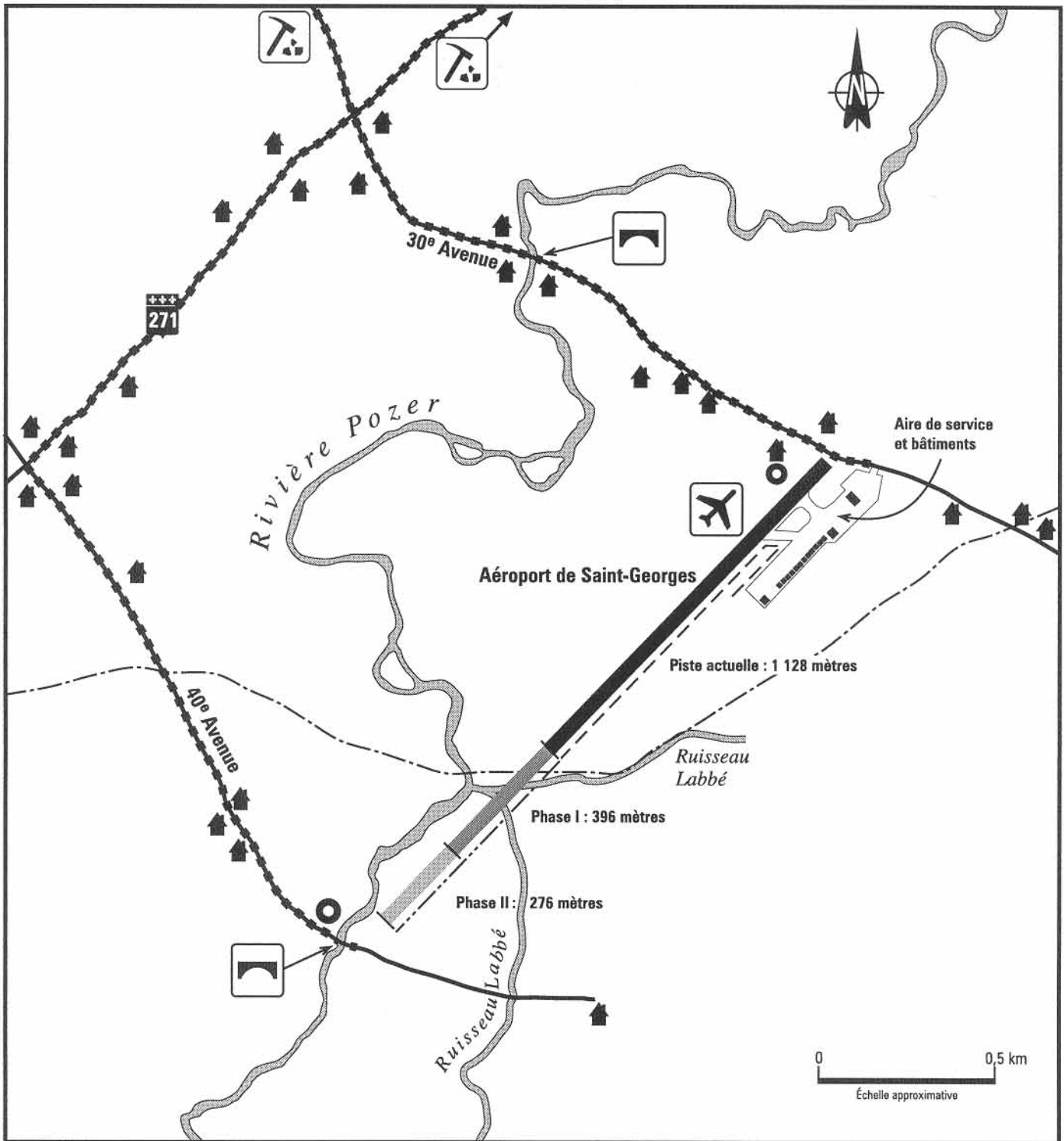
L'aéroport de Saint-Georges comprend un bâtiment principal, une quinzaine de hangars et une piste pavée de 1 128 m de longueur sur 46 m de largeur dont 23 m sont pavés (figure 2). Le projet comporte deux phases de réalisation. La phase I consiste à prolonger la piste actuelle à 1 524 m sur une largeur de 46 m, dont 30 m seraient pavés. Lors de la phase II, prévue d'ici dix ans, la piste serait allongée à 1 800 m sur la même largeur. Le promoteur se réserverait l'option d'élargir la bande de piste nivelée à un maximum de 53 m (documents déposés PR3, p. 43, DA1, DA2, M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 17).

Pour réaliser les deux phases du projet, il est prévu de procéder au déboisement, à l'excavation de la terre végétale, à des travaux de remblayage et de déblaiement, à la mise en place des infrastructures en gravier, à la pose du revêtement bitumineux, à l'aménagement des fossés de drainage au lignage de la piste et, finalement, à l'installation de l'éclairage. À ceci s'ajouteraient les travaux d'élargissement de la piste existante (documents déposés PR3, p. 47 et 48, DA1 et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 17).

La quantité totale des matériaux qui seraient manipulés, excluant le pavage, atteindrait environ 161 000 m³ pour la phase I et 68 000 m³ pour la phase II. Selon le promoteur, le transport des matériaux serait fait à un rythme d'environ 30 passages de camions à l'heure lors de la phase I et de 20 à 24 lors de la phase II. Le parcours des camions emprunterait la 30^e ou la 40^e Avenue via la route 271. Les différentes étapes de construction de la phase I seraient réalisées sur une période de 20 à 25 semaines et celles de la phase II seraient échelonnées sur une période d'environ 12 semaines (documents déposés PR3, p. 49, 50, 52 et M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 43-46, 54).

Le promoteur envisage de prélever des matériaux d'emprunt sur le site de la phase II afin de combler une partie des besoins de remblayage nécessaires à la réalisation de la phase I, réduisant ainsi d'environ 40 000 m³ le volume des matériaux manipulés dans chaque phase (M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 57 et 58).

Figure 2 Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges



LÉGENDE

- | | | |
|---|--|--|
|  Route |  Secteur habité |  Aéroport |
|  Trajet des camions durant la construction |  Station d'échantillonnage du bruit |  Pont |
|  Conduite d'eau souterraine (pipeline) | |  Carrière |
|  Fossé existant | | |
|  Fossé et canalisation projetés | | |

D'autres travaux seraient réalisés lors de la phase I. On aménagerait, au niveau du ruisseau Labbé, une canalisation de 1,8 m de diamètre sur une longueur d'environ 140 m sous la piste. Une nouvelle conduite d'aqueduc de 40 cm de diamètre serait également installée et éventuellement raccordée à celle en place, en cas de bris de celle-ci (document déposé PR3, p. 46).

Les impacts prévus et les mesures d'atténuation

Pour l'évaluation des impacts du projet sur la communauté, le promoteur a considéré la période de construction proprement dite et la période d'exploitation de l'aéroport. Les principaux impacts sont liés à la période de construction. Le promoteur qualifie de moyenne importance l'altération de la qualité de vie des citoyens occasionnée par le bruit et la poussière générés par le camionnage ainsi que la détérioration de l'état des routes municipales empruntées lors du transport des matériaux. Les impacts de faible importance seraient les travaux à proximité de la rivière Pozer compte tenu des risques d'érosion susceptibles d'augmenter la concentration de matières en suspension dans le cours d'eau. Des impacts de faible intensité sont également prévus sur la faune avienne et terrestre ainsi que sur la flore, à la suite d'une perte de 0,25 ha de végétation sur la rive de la rivière Pozer. Enfin, les impacts sur le paysage et la faune ichthyenne sont considérés de très faible intensité. Sur le plan économique, le projet, dans sa phase de construction, apparaît positif et de forte importance compte tenu de la création d'emplois et des retombées économiques (documents déposés PR3, p. 61-67, 75, DA1 et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 17-20).

L'impact du projet dans sa phase d'exploitation est en rapport surtout avec le climat sonore. Le promoteur l'estime négatif mais de faible importance en raison du nombre réduit des mouvements d'avions. Cependant, l'incidence sur l'économie locale est considérée positive et de forte importance (documents déposés PR3, p. 67-75, DA1 et M. Serge Berberi séance du 11 avril 2000, p. 20).

Diverses mesures d'atténuation sont néanmoins proposées : l'aménagement d'un bassin de sédimentation, la stabilisation des talus, l'exécution des travaux près des cours d'eau durant les périodes non critiques pour la faune ichthyenne, l'établissement d'un horaire de travail prédéterminé, la réfection des routes endommagées, l'utilisation d'abat-poussière et la mise en place d'une signalisation adéquate conforme aux normes du ministère des Transports du Québec (document déposé DA1 et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 20).

Le coût de réalisation et les retombées économiques

Le coût des travaux varierait évidemment en fonction de l'option retenue par le promoteur. Dans le cas d'une piste large de 46 m, les coûts de réalisation de la phase I sont estimés à environ 3 M\$ alors que ceux de la phase II sont de l'ordre de 1,2 M\$. Ils augmenteraient d'environ 335 000 \$ pour la phase I et de 100 000 \$ pour la phase II si le promoteur optait pour une piste d'une largeur de 53 m. Dans tous les cas, l'utilisation de matériaux provenant du site de la phase II comme remblai dans la phase I est prise en compte. Le coût du projet serait assumé par le secteur privé. Le projet permettrait la création de 20 à 25 emplois par phase et générerait des retombées économiques de l'ordre de 4,6 M\$ (documents déposés DA1, DA5, M. Marcel Dutil, séance du 9 mai 2000, p. 19 et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 20 et 22).

Les opinions et les préoccupations des participants

Le présent chapitre fait la synthèse des opinions et des préoccupations émises par les participants lors de la deuxième partie de l'audience publique. Elles sont regroupées sous trois principaux thèmes dont la sécurité et l'efficacité des activités aéroportuaires, le développement économique régional et les impacts sur la communauté et le milieu naturel. De plus, d'autres aspects sont également abordés.

La sécurité et l'efficacité des activités aéroportuaires

La presque totalité des participants ayant exprimé leurs opinions au sujet de l'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges ont appuyé sans réserve le projet. La plupart d'entre eux sont issus du milieu économique de la région, représentant différents organismes et compagnies privées utilisatrices des services aéroportuaires. La principale raison invoquée par les participants fait référence à la marge de sécurité insuffisante qu'offre la piste actuelle et au danger que cela représente pour les pilotes et les passagers. D'ailleurs, plusieurs participants ont tenu à souligner cette situation particulière. Le jet présentement utilisé à l'aéroport éprouve des difficultés considérées comme sérieuses :

Les avions de modèle Learjet 35 peuvent déjà atterrir à Saint-Georges, mais n'ont presque pas de marge de manœuvre en cas de défaillance technique ou d'erreur de pilotage. Une piste plus longue et plus large offrirait la marge nécessaire qui élargirait l'enveloppe de sécurité des avions. De plus, la mécanique de l'avion serait moins sollicitée car l'atterrissage sur piste courte exige beaucoup des éléments mécaniques du train d'atterrissage et des freins. En plus des avantages techniques évidents, le niveau de stress de l'équipage sera moindre vu l'augmentation de la marge de sécurité lors du décollage et de l'atterrissage des avions à Saint-Georges.

(Mémoire de M. Francis Lessard, p. 1)

Le chef pilote de l'aéroport résume bien dans son mémoire le degré de difficulté perçu par les pilotes lors de l'utilisation de la piste : « le décollage et l'atterrissage du Learjet 35 à l'aéroport actuel de Saint-Georges demandent une dextérité particulière de la part des pilotes » (mémoire d'Aviation CMP inc., p. 2). De plus, l'allongement de la piste est souhaité pour offrir une sécurité accrue dans l'éventualité d'un malencontreux événement

ainsi que pour augmenter la sécurité des utilisateurs (mémoires de M. Stéphane Thérien, p. 4 et de M. Francis Lessard, p. 2).

L'aspect sécurité semble être encore plus problématique pour les pilotes de l'extérieur qui viennent à l'aéroport et qui ne connaissent pas nécessairement les caractéristiques de la piste de Saint-Georges. Plusieurs participants ont fait état des risques d'accidents liés aux conditions actuelles de la piste. Pour sa part, le Club aéronautique de Beauce inc. a insisté pour que le projet se réalise rapidement et a déclaré à ce sujet « qu'il ne faudrait pas attendre qu'un accident malheureux se produise avant de procéder à l'amélioration des infrastructures » (mémoire, p. 2).

Un participant a questionné la présence de différentes infrastructures dans le voisinage de l'aéroport : une tour de communication et un bâtiment qui seraient à l'intérieur de la zone d'approche de l'aéroport. Il s'inquiète également du profil longitudinal de la piste projetée. Faisant part de ses inquiétudes quant au trafic aérien, il considère nécessaire l'implantation d'un service consultatif aéroportuaire gratuit, de même que l'utilisation d'une fréquence particulière obligatoire pour tous les pilotes manœuvrant dans le voisinage (mémoire de M. Jean-Claude Warren, p. 2-8).

Sous l'angle de l'efficacité des opérations, une piste allongée permettrait d'utiliser l'aéroport même quand les conditions météorologiques sont moins favorables. Par ailleurs, il serait possible pour les avions de décoller avec une charge plus importante, ce qui contribuerait à accroître l'autonomie de vol. Ce qu'ont souligné plusieurs participants :

Pour nous, l'agrandissement de l'aéroport, c'est de la sécurité pour nos gens. C'est aussi au niveau décollage, on n'est pas capable de décoller avec un avion [...] comme le Lear [...] plus que deux heures et demie trois heures de gazoline [...].
(M. Marcel Dutil, représentant du Groupe Canam Manac inc., séance du 9 mai 2000, p. 15 et 18)

Le prolongement de la piste de l'aéroport n'est pas un luxe ni un caprice. Sa longueur actuelle limite nos déplacements car elle ne nous permet pas d'utiliser la pleine capacité de nos avions. Et même en utilisant nos avions en deçà de leur capacité, les décollages et atterrissages demeurent dangereux, particulièrement lorsque la piste est humide.
(Mémoires de Garaga inc., p. 1 et Boa-Franc inc., p. 1)

D'autres participants travaillant dans le domaine de l'aviation ont insisté sur l'importance d'agrandir la piste afin de la rendre accessible à des avions plus performants :

[...] depuis les années, l'opération des Citations jet à l'aéroport de Saint-Georges a toujours été problématique due aux dimensions réduites de la piste.
(Mémoire d'Aéropro, p. 1)

Les gens d'affaires exigent de leurs entreprises plus de performance et une rentabilité accrue pour faire face à la mondialisation des marchés et demandent des avions plus efficaces et plus performants qui peuvent opérer à meilleur coût pour pouvoir conserver les frais de déplacements à un niveau acceptable. La venue à Saint-Georges d'avions plus performants est une nécessité qui permettra plus de flexibilité aux entreprises propriétaires de ces appareils. (Mémoire de M. Francis Lessard, p. 1)

Le développement économique de la région

L'importance du projet d'agrandissement de la piste est mise en relation par un grand nombre de participants avec sa contribution au développement économique, à la création d'emplois et au rôle privilégié que jouerait une infrastructure aéroportuaire adéquate pour la région. Un participant a déclaré à cet effet :

Les entreprises qui utilisent l'aéroport emploient sûrement plusieurs milliers de personnes qui vivent tous dans notre région. Comme le développement de ces entreprises passe obligatoirement par l'utilisation de l'avion, c'est beaucoup d'emplois qui sont directement affectés par ce projet. (Mémoire de M. Hugues Drouin, p. 2)

La MRC de Beauce-Sartigan considère dans son mémoire (p. 7) que « l'aéroport de Saint-Georges doit être reconnu comme un outil de développement générateur d'importantes retombées économiques et de création d'emplois tant dans notre milieu que pour la région administrative Chaudière-Appalaches ». Des lettres d'appui au projet présentées dans ce mémoire soulignent également cet aspect. Il s'agit, entre autres, d'interventions favorables au projet exprimées par le président du CRCO Chaudière-Appalaches ainsi que par le président de la Conférence des préfets des MRC de la région Chaudière-Appalaches.

La plupart des participants mentionnent également l'importance de l'agrandissement de l'aéroport pour le maintien des sièges sociaux des entreprises dans la région. Ces entreprises privilégient le transport d'affaires en avion pour sa rapidité et considèrent indispensable un aéroport sécuritaire pour le bon déroulement des activités de leurs sièges sociaux situés dans la région. À cette fin, plusieurs représentants du milieu économique ont exprimé leur soutien au projet. Le Conseil économique de Beauce a joint à son mémoire des lettres d'appui au projet d'environ 80 entreprises de la région :

[...] jusqu'à maintenant, la présence de l'aéroport nous a permis de conserver les sièges sociaux des majeurs chez nous qui sont, pour certains d'entre eux, les premiers dans leur secteur d'activité au Canada. Limiter l'expansion de l'aéroport mettrait en péril le maintien en place de ces leaders ainsi que du noyau des cadres qui gravitent autour d'eux. (Mémoire, p. 4)

La présence et le développement des équipes de direction [...] dans la région de la Beauce sont intimement reliés à l'existence d'un aéroport fonctionnel pouvant accueillir des avions ayant un plus grand rayon d'action. Le prolongement de la piste à 5000 pieds est donc prioritaire pour assurer la croissance du Groupe Canam Manac et maintenir la présence à long terme de ses dirigeants dans la région de la Beauce.
(Mémoire du Groupe Canam Manac inc.)

Les gens d'affaires considèrent que la proximité d'un aéroport municipal favorise les déplacements rapides, contribuant ainsi à l'obtention et à la réalisation de contrats. Ils relèvent l'absence d'un port de mer et de services ferroviaires (mémoire du Conseil économique de Beauce, p. 3 et 4). Le CRCD Chaudière-Appalaches ajoute qu'actuellement, il y a « quasi-absence d'intermodalité, privant les entreprises de la région d'une efficacité et d'une compétitivité maximale » (mémoire, p. 1).

De même, le gestionnaire de l'aéroport souligne que, comparé aux autres aéroports de la région, celui de Saint-Georges est le plus petit en longueur et largeur, en dépit du fait qu'il soit situé dans une zone économiquement prospère (mémoire d'Aviation CMP inc., p. 3).

D'autres participants considèrent non seulement l'aéroport comme une importante infrastructure de transport, mais également comme un outil de développement potentiel du tourisme d'affaires et des activités de plein air liées aux sports aériens. L'aéroport pourrait accroître et améliorer l'offre des produits touristiques de la région (mémoires de la MRC de Beauce-Sartigan, p. 6 et de la Chambre de commerce de Saint-Georges, p. 4).

Cependant, l'agrandissement de l'aéroport n'apparaît pas justifié pour un participant. Selon lui, les retombées du projet sur l'économie de la région et le maintien des sièges sociaux ne sont pas significatives. Il estime même que le projet aurait une incidence négative sur l'économie régionale du fait qu'il n'apparaît pas nécessaire :

Je suis d'avis que la piste actuelle convient parfaitement aux besoins de la population, de l'industrie et aux besoins des hommes d'affaires de la région.
(Mémoire de M. Roger Beaudoin, p. 1)

Les impacts sur la communauté et le milieu naturel

Au regard des impacts sur la communauté et le milieu naturel, les interventions des participants et les opinions exprimées dans leurs mémoires ont été moins nombreuses. Certains citoyens semblent inquiets en regard du bruit. Ils considèrent toutefois les impacts acceptables et les mesures d'atténuation qui y seraient apportées, appropriées. Selon plusieurs, il n'y aurait pas d'augmentation du bruit. Le bruit actuel et futur des activités liées à l'aéroport ne serait pas perçu comme une nuisance et n'a jamais fait l'objet de plaintes de la part des citoyens :

Depuis [...] six ans, nous n'en n'avons reçu aucune [plainte] concernant le bruit émis par les avions malgré notre proximité de l'aéroport.

(Mémoire du Centre hospitalier Beauce-Etchemin, p. 2)

En quatre ans, nous n'avons jamais eu plainte de bruit et ce n'est pas par hasard. Nos clients et passagers doivent se déplacer à toutes heures de la journée. Les pilotes ont des procédures d'approches précises qui ont pour but d'être le plus silencieux possible dans les limites sécuritaires. Le fait d'allonger la piste n'aura aucune incidence néfaste pour le bruit venant de nos appareils. Le Learjet 60 ayant des moteurs d'une technologie plus récente est moins bruyant que le Learjet 35.

(Mémoire d'Aviation CMP inc., p. 2)

Cependant, deux participants ont exprimé leur inquiétude au sujet du bruit, soit lors des décollages et de l'approche des avions. L'un d'eux suggère aux pilotes de contribuer à en réduire davantage les inconvénients par la programmation des vols à des heures raisonnables (mémoire de M. Jean-Claude Warren, p. 7). De même, il écrit :

Lors de longues approches indirectes au-dessus de la ville, sous une couche nuageuse par exemple, les pilotes sont contraints à se maintenir à une altitude souvent inférieure à mille pieds sol. À ce moment, les appareils à réaction dégagent plus de bruit pendant toute l'approche, même plus qu'au décollage. Par contre, par beau temps, ils peuvent aisément se maintenir à une altitude plus élevée et se laisser glisser en vol presque plané jusqu'à l'atterrissage sans faire du bruit.

(*Ibid.*, p. 6 et 7)

Un autre participant qui habite près des limites de l'aéroport souhaite le maintien de la zone tampon du côté nord de la piste. Il exprime des craintes que cette zone soit utilisée à d'autres fins, ce qui pourrait ainsi diminuer sa qualité de vie. Il manifeste également son ennui face au bruit provoqué par les avions. De plus, il suggère que le réchauffement des moteurs des avions s'effectue plutôt à proximité des hangars (mémoire de M. Serge Bolduc, p. 3 et séance du 9 mai 2000, p. 6).

En ce qui concerne les inconvénients causés par le transport des matériaux pendant la construction, un participant domicilié sur la 40^e Avenue considère que l'utilisation de cette route constitue un effet négatif du projet. Selon ses propos, cette route construite sur base de terre battue ne résistera pas et s'effondrera à la moindre pluie. Dans le même ordre d'idées, il est préoccupé par la sécurité routière à l'intersection de la 40^e Avenue et de la route 271 (mémoire de M. Roger Beaudoin, p. 2). Il s'inquiète également quant à la possibilité d'élargir ou d'allonger davantage la piste une fois le projet approuvé :

L'élargissement de la piste ou même un léger prolongement empiéteraient sur la rivière au point d'entraîner le repositionnement du cours d'eau lors des crues printanières.

(*Ibid.*)

D'autres préoccupations

Le financement du projet a suscité également des opinions de la part de plusieurs participants qui étaient d'accord que le secteur privé assume le coût du projet (mémoires de Grondair inc., p. 1, de M. Stéphane Therrien, p. 8 et de M. Hugues Drouin, p. 1). À cet effet, le gestionnaire de l'aéroport indique dans son mémoire :

Je vous rappelle que les fonds nécessaires à l'agrandissement de l'aéroport proviennent du secteur privé et non public. [...] La venue d'un tout nouvel aéroport régional pour la région de Beauce-Sud, mieux situé et plus moderne, serait un atout indéniable pour la région. Mais y a-t-il une volonté politique à débloquer des budgets des différents paliers de gouvernements pour un nouvel emplacement ? Je vous dirais sans hésiter que non.

(Mémoire d'Aviation CMP inc., p. 3)

Pour sa part, la directrice générale du Centre hospitalier régional a précisé que l'agrandissement de l'aéroport viendrait ajouter un élément positif sur le plan de la santé des Beaucerons puisqu'il faciliterait les déplacements des patients dans certaines situations particulières :

L'amélioration de la piste d'atterrissage au niveau de l'aéroport de Saint-Georges augmente donc notre potentiel de transferts de blessés graves ou en nombre important vers d'autres centres hospitaliers.

(Mémoire, p. 2)

Enfin, quoique brièvement abordée, la question des solutions de rechange au projet a été soulevée. Ainsi, la modification de l'axe de la piste permettrait de s'éloigner de la rivière Pozer (mémoire de M. Roger Beaudoin, p. 3) et la construction d'une nouvelle piste, mieux située par rapport aux approches et aux vents dominants, apparaît plus intéressante (mémoire de M. Jean-Claude Warren, annexe, p. 1).

Chapitre 3

Le contexte et la justification du projet

La commission examine dans ce chapitre la justification du projet présentée par la Ville de Saint-Georges lors de l'audience publique ainsi que dans la documentation déposée antérieurement à celle-ci. À l'instar du promoteur, il y a également lieu de considérer certains éléments contextuels.

Lors de l'audience publique, le promoteur a appuyé son projet sur la nécessité de rendre sécuritaire et plus efficace la piste de l'aéroport, particulièrement pour l'utilisation du plus gros avion, le Learjet 35. Il a ajouté que l'état actuel de la piste ne permettait pas le maintien et le développement des entreprises de la région. Il n'a toutefois pas repris certains arguments retenus dans l'étude d'impact sur l'environnement, à savoir : l'atterrissage du Learjet 60, un appareil de plus grande envergure, le nombre élevé d'avions basés à Saint-Georges, la fréquence actuelle des mouvements d'avions, l'utilisation de l'aéroport pour des services d'arrosage des terres et des forêts ainsi que lors de situations d'urgence.

Les thèmes suivants sont successivement abordés : les autorisations requises, la sécurité des opérations aéroportuaires, le maintien des activités économiques, les solutions de rechange au projet et le paiement des coûts de celui-ci.

Les autorisations requises

Outre la procédure prévue à la *Loi sur la qualité de l'environnement* à l'intérieur de laquelle s'inscrit la présente démarche, pareil projet, pour se réaliser, exige différentes autorisations gouvernementales. Il doit également être conforme aux diverses prescriptions des autorités municipales.

Ainsi, en juillet 1999, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a rendu une décision favorable au projet de la Ville en autorisant l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture des lots prévus pour l'agrandissement de l'aéroport. La CPTAQ indique dans sa décision que le projet entraînera peu d'effets négatifs supplémentaires sur les activités agricoles et le milieu environnant. La décision renvoie également à un avis de la Fédération de l'Union des producteurs agricoles de la Beauce et des administrateurs du syndicat local Jaro, signalant qu'ils n'avaient aucune objection (document déposé PR5.1, annexe 4).

Par une résolution de juin 1999 adressée à la CPTAQ, la MRC de Beauce-Sartigan a reconnu la conformité du projet avec son schéma d'aménagement (document

déposé DB1). Ce schéma d'aménagement est en vigueur depuis octobre 1988. L'aéroport de Saint-Georges y fait l'objet d'une orientation particulière exprimée comme suit : « S'assurer du maintien et de l'expansion de l'aéroport régional de Saint-Georges » en favorisant la mise en place des éléments nécessaires à son développement (document déposé PR5.1, annexe 5, p. 110). Lors de l'audience publique, le promoteur a indiqué que les terrains nécessaires à l'agrandissement avaient été achetés par la Ville (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 22).

Le schéma d'aménagement est en voie d'être révisé. Une consultation publique à ce sujet est prévue pour l'automne 2000. Par ailleurs, la porte-parole de la MRC a indiqué l'importance de cette infrastructure dans le cadre de cette révision : « la MRC a fait le consensus politique, [elle] veut que l'aéroport soit une priorité pour le milieu régional » (M^{me} Louise Corriveau, séance du 12 avril 2000, p. 69). Dans un mémoire présenté à la commission, les autorités de la MRC ont réitéré clairement leur appui au projet, résolution à l'appui (mémoire, annexe 1).

Sur le plan local, la municipalité d'Aubert-Gallion, où sont situés l'aéroport et l'agrandissement prévu, autorise le projet parce que conforme à sa réglementation (M. Ovila Poulin, séance du 12 avril 2000, p. 107). Une résolution du conseil municipal appuyant le projet conditionnellement au respect des lois et des règlements a été déposée (document déposé DA6).

De plus, dans certaines circonstances, un aéroport doit recevoir l'aval de Transports Canada, organisme responsable de leur certification. Ce ministère administre un ensemble de règlements, de normes et de programmes touchant la sécurité des aéroports. La certification permet l'exploitation d'un aéroport suivant un manuel d'exploitation conforme aux normes et aux règlements de l'aviation ; ce manuel constitue en quelque sorte un contrat. C'est Transports Canada qui détermine si un aéroport doit être certifié lorsqu'une des trois conditions suivantes s'applique :

- l'aéroport est situé à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village ;
- l'aéroport terrestre est utilisé par un exploitant aérien afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers ;
- le Ministre est d'avis que le respect des exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'aéroport est dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité aérienne quant à l'utilisation de l'aéroport.

(Document déposé DB3)

Or, dans le cas qui nous occupe, la position de l'organisme fédéral a été clairement exprimée lors de l'audience :

Transports Canada ne considère pas que [l'aéroport de] Saint-Georges-de-Beauce est dans une agglomération urbaine, d'une part, donc le certificat ne s'applique pas. D'autre part, au moment où on se parle, il n'y a aucun transporteur à horaire fixe qui opère de Saint-Georges une destination

donnée. Et finalement, Transports Canada ne juge pas opportun ou nécessaire pour le bien public de certifier l'aéroport.

(M. Pierre-Roch Forget, séance du 11 avril 2000, p. 26)

Ainsi, à l'heure actuelle, aucune autorisation de cet organisme fédéral n'est nécessaire. Une ambiguïté a cependant persisté à cet effet puisque le promoteur prévoyait, dans son étude d'impact, adresser une demande de certification à cet organisme. Lors de l'audience publique, sa position avait changé : il ne désire plus requérir pareille certification. Le directeur général de la Ville l'a clairement énoncé : « nous ne demandons pas d'accréditation pour l'aérodrome et puis [...] nous n'avons pas l'intention de le faire » (M. Laurent Nadeau, séance du 12 avril 2000, p. 20). Cette décision s'appuie sur les problèmes et les coûts découlant de la largeur exigée par cette certification ainsi que par l'absence de besoins en vols commerciaux.

Enfin, il est utile de savoir que la gestion des activités de contrôle de la circulation aérienne a été transférée, en 1996, de Transports Canada à une agence fédérale de contrôle, NAV Canada. Selon le porte-parole de Transports Canada, dans le cas présent, les critères de NAV Canada ne s'appliqueraient pas compte tenu du fait qu'étant actuellement en développement, ces normes n'ont pas encore force de loi. De plus, les critères de sécurité présentement envisagés ne s'appliqueraient pas à un aéroport pourvu d'une approche de non-précision aux instruments supérieurs à 152 m. C'est le cas de celui de Saint-Georges où l'approche est de 210 m (M. Pierre R. Forget, séance du 12 avril 2000, p. 19 et 20).

- ◆ *La commission constate que le projet présenté a déjà reçu des autorités municipales les autorisations requises. C'est le cas également pour celle de la Commission de protection du territoire agricole du Québec au regard des activités projetées. Elle note aussi qu'aucune autorisation de Transports Canada n'est nécessaire et que le cadre normatif en élaboration chez NAV Canada ne s'applique pas. La Ville de Saint-Georges a donc en main toutes les autorisations requises, sauf celle relative à la présente demande en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.*

La sécurité et l'efficacité des opérations

Lors de sa présentation à l'audience, le promoteur a axé prioritairement la justification du projet sur des considérations de sécurité et d'efficacité. Il convient donc de les examiner afin d'en évaluer les conséquences.

Comme il a été écrit précédemment, aucune autorisation fédérale n'est requise, que ce soit de la part de Transports Canada ou de NAV Canada dans le cadre des opérations projetées par le promoteur. Ainsi, à défaut d'un ensemble de normes de sécurité en rapport avec la piste elle-même et avec les mouvements des avions, il y a lieu de se reporter aux pratiques de pilotage. Au chapitre du soutien technique, l'aéroport est muni d'un système d'éclairage télécommandé par les pilotes (ARCAL), d'un système de signal d'approche depuis une tour (NDB), d'un système de radio par lequel les pilotes ont

l'obligation de s'annoncer (UNICOM). Enfin, la certification GPS permet aux pilotes de poser leurs appareils avec plus de précision (document déposé PR3, p. 10). Cette instrumentation a été mise en place au fur et à mesure du développement de l'aéroport. À partir d'une piste de gravier en 1966, l'aéroport est devenu ce qu'il est présentement à la suite de travaux importants en 1976 et en 1989 (document déposé PR3, p. 5).

La demande du promoteur s'appuie originellement sur la venue d'un avion qui ne peut utiliser la piste actuelle, soit un Learjet 60 (M. Francis Lessard, séance du 11 avril 2000, p. 40). À l'audience publique, la commission a appris que la phase I du projet, portant la longueur de la piste de 1 128 à 1 524 m, ne permettrait l'utilisation de cet avion qu'avec certaines conditions particulières. À titre d'exemple, selon l'information du manufacturier, Bombardier Aéronautique, une piste au pavage sec, sans eau ou neige, de 1 433 m est requise pour le décollage de l'avion avec cinq passagers et une autonomie de vol de trois heures. Cela permettrait de couvrir 1 300 milles nautiques, ce qui correspondrait aux besoins immédiats des propriétaires du jet (*ibid.*). Toutefois, l'utilisation du Learjet 60 nécessiterait la mise en place de la phase II qui, rappelons-le, assurerait une piste de 1 800 m :

En conditions moindrement différentes, moindrement humides ou quoi que ce soit, la piste doit être prolongée. Le fabricant, dans ce cas-là, recommanderait une piste de 6 500 pieds [1 981 m], dans les pires conditions, avec chargement maximum. Donc, c'est à cet endroit-là que la phase II devient nécessaire éventuellement, pour une plus grande autonomie de vol et pour permettre d'optimiser le Learjet 60 [...].
(M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 41)

Par ailleurs, il est apparu à l'audience que l'utilisation du Learjet 35, appareil actuellement le plus performant atterrissant à Saint-Georges, posait également un important problème de sécurité. En effet, selon l'information fournie par le chef pilote, l'exploitation actuelle de cet avion implique :

[...] de sérieuses restrictions et une très mince marge de sécurité advenant une défectuosité quelconque ou une fausse manœuvre de la part du pilote. Le décollage et l'atterrissage du Learjet 35 à l'aéroport actuel de Saint-Georges demandent une dextérité particulière de la part des pilotes, je dirais même qu'il faut être un peu téméraire pour cette exécution.
(Mémoire de Aviation CMP inc., p. 2)

Ainsi, la piste actuelle doit être sèche pour le décollage du jet transportant quatre passagers alors qu'il peut en contenir davantage. Une piste de 1 524 m, ce que permettrait la phase I du projet, améliorerait l'emploi de cet avion puisque sept passagers pourraient être à bord (M. Francis Lessard, séance du 11 avril 2000, p. 57).

Le représentant du promoteur conclut que la phase I du projet rendrait l'utilisation actuelle du Learjet 35 plus sécuritaire et permettrait celle du Learjet 60 avec un minimum de sécurité (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 37).

Quatre compagnies d'aviation appuyant le projet ont confirmé ces dires, soutenant que l'utilisation de jets à Saint-Georges était actuellement problématique (mémoires de Aéropro, Grondair, Avionair et Skyservice). L'une d'elles a mentionné qu'une des difficultés de la piste était qu'« au cours de la dernière année, nous avons dû annuler plusieurs vols étant donné la condition de la piste, ce qui oblige nos clients à se rendre à Québec pour prendre l'avion » (mémoire de Aéropro, p. 2).

- ◆ *La commission prend note de l'absence de cadre de sécurité normé s'appliquant au projet et de l'importance du rôle des pilotes en ce qui concerne la sécurité tant lors de l'atterrissage que du décollage des avions, particulièrement lorsqu'il s'agit de jet. Elle retient également que l'utilisation actuelle du Learjet 35 est problématique compte tenu des caractéristiques de la piste.*
- ◆ *La commission considère qu'en vertu de ce qu'il lui a été permis d'apprendre, l'allongement et l'élargissement de la piste actuelle s'avèrent justifiés afin d'assurer de meilleures conditions lors des diverses manœuvres des avions. La commission ne peut que souscrire à la mise en place de mesures d'amélioration de la sécurité des manœuvres avant que ne survienne un regrettable accident.*

Par ailleurs, un participant a soulevé certains problèmes de sécurité qui lui paraissent découler de la configuration actuelle de la piste et du profil longitudinal proposé dans le projet. Selon lui, la pente descendante et ascendante prévue pour l'allongement de la piste ne conviendrait pas aux manœuvres requises pour un jet. Au surplus, la présence de certains obstacles environnants nuisent à l'approche de ces appareils : les arbres situés à l'extrémité de la piste projetée, une tour de communication au sud-est de celle-ci et une croix surmontant le cégep. Bien qu'en introduction dans son mémoire il affirme être en faveur du projet d'agrandissement, il conclut qu'il serait préférable de construire « une piste entièrement nouvelle [...] suffisamment longue pour recevoir les réactés en toute sécurité » (mémoire de M. Jean-Claude Warren, p. 2 et 4 et addenda, p. 1 et 2).

Questionné sur ces difficultés que présentent l'environnement de la piste actuelle et le prolongement projeté, le chef pilote de l'aéroport n'a pas caché ses appréhensions face à l'utilisation du Learjet 35. D'ailleurs, il estime comme étant maximum le niveau de stress des pilotes utilisant la piste. Toutefois, selon lui, chaque aéroport présente des difficultés différentes et il appartient aux pilotes d'en tenir compte (mémoire de Aviation CMP inc., p. 2 et séance du 9 mai 2000, p. 39 et 43). Quant à lui, le directeur de l'aéroport estime que les pilotes locaux connaissent bien les particularités de la piste ; il s'inquiète surtout pour les pilotes provenant de l'extérieur de la région (M. Francis Lessard, séance du 9 mai 2000, p. 37).

Pour sa part, le représentant du Club aéronautique a affirmé qu'il y avait consensus chez les 60 membres pour un appui inconditionnel et sans réserve au projet. Par ailleurs, la piste actuelle n'est pas remise en question (M. Robert Bergeron, séance du 9 mai 2000, p. 44 et 45).

- ◆ *La commission souscrit au bien-fondé du projet, mais ne s'estime guère en mesure de déterminer si le profil proposé pour l'allongement de la piste est sécuritaire. Elle considère*

que le propriétaire de l'aéroport, la Ville de Saint-Georges, devrait s'assurer avec des experts qualifiés que les caractéristiques techniques du projet garantissent des manœuvres sécuritaires à ses utilisateurs, qu'ils soient familiers ou non avec l'aéroport.

Les activités économiques

Le promoteur argue également que le projet joue un rôle prépondérant quant au maintien et au développement des activités économiques régionales. D'ailleurs, dans son étude d'impact, la Ville témoignait que son aéroport était le mieux pourvu en équipements et services parmi les huit présents sur le territoire de la Beauce. De plus, comme l'aéroport constitue un instrument de développement au même titre qu'un réseau routier, l'agrandissement de la piste est, selon elle, un « moyen essentiel » pour atteindre ses objectifs de développement socioéconomique (document déposé PR3, p. 6, 11 et 14).

Quant à lui, le gestionnaire de l'aéroport soumet que de nombreuses villes ailleurs au Québec possèdent des pistes dont les dimensions sont supérieures à celles de Saint-Georges : Thetford Mines (1 372 m sur 31), Rivière-du-Loup (1 829 m sur 46), Bromont (1 524 m sur 31), Bonaventure (1 829 m sur 46), Matane (1 981 m sur 46) (mémoire de Aviation CMP inc., p. 2 et 3).

Un représentant du promoteur a fait état du nombre d'emplois liés à trois entreprises beauceronnes copropriétaires d'un jet (Le Groupe Canam Manac inc., Garaga inc. et Boa-Franc inc.) :

Au niveau de l'économie comme telle, l'agrandissement de l'aéroport, pour les raisons que j'ai invoquées tantôt, favorise le maintien et le développement des entreprises de la région. À ce titre, les trois entreprises que je vous ai nommées tantôt emploient plus de 2 000 personnes, ici, c'est seulement trois entreprises ; les sièges sociaux représentent environ 200 personnes. Pour avoir parlé avec les propriétaires de ces entreprises-là encore à matin, le *statu quo* ferait sans doute fuir quelques sièges sociaux, sans compter l'effet d'entraînement.

(M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 21 et 22)

Il a ajouté que le départ de la moitié des employés de ces trois sièges sociaux occasionnerait une perte directe à court terme de 10 M\$, sans compter l'effet d'entraînement (*ibid.*, p. 22).

De très nombreux participants à la seconde partie de l'audience publique ont appuyé le projet en soulevant son aspect économique. Parmi ceux-ci, le président et chef de la direction du Groupe Canam Manac inc., dont les trois principales divisions ont leur siège social dans la Beauce, a précisé dans son mémoire que le projet constituait une priorité afin de maintenir dans la région la présence de ses dirigeants et assurer la croissance de l'entreprise (mémoire, p. 1). Deux organismes à caractère économique ont tenu à informer la commission du rôle de l'aéroport dans l'économie régionale et de l'importance du projet :

Il est impératif de maintenir en place et d'améliorer l'infrastructure qu'est l'aéroport de Saint-Georges compte tenu de son rôle majeur dans l'économie de la MRC de Beauce-Sartigan.

(Mémoire du Conseil économique de Beauce, p. 2)

Actuellement, l'absence d'autoroute et de transport ferroviaire à partir de Saint-Georges renforce l'importance d'un aéroport régional. Dans le futur, même avec une autoroute et un transport ferroviaire et compte tenu de l'internationalisation de nos PME, il est impératif d'avoir un aéroport régional adéquat [...] depuis 1991, le nombre d'exportation a plus que triplé dans le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan.

(Mémoire de la Chambre de commerce de Saint-Georges, p. 6)

Par ailleurs, il est intéressant de considérer les résultats d'une enquête menée pour la MRC en 1985 auprès d'entreprises de la région. Ils révèlent que, dès cette époque, sept entreprises utilisatrices de l'aéroport sur les neuf interrogées souhaitaient que des améliorations soient apportées à l'infrastructure. Enfin, les dix entreprises questionnées ont toutes indiqué que l'aéroport était important, très important ou même essentiel, la moitié d'entre elles s'accordant sur le caractère essentiel de cette infrastructure (document déposé DB12, p. 80 et 81).

- ◆ *La commission prend note du large appui que reçoit le projet de la part de la communauté d'affaires locale et régionale. La question économique apparaît d'importance compte tenu de l'entrepreneuriat reconnu de la région.*

Les solutions de rechange

Dans son étude d'impact, le promoteur n'a pas présenté d'options au projet, ajoutant simplement que le *statu quo* ne pouvait être retenu en raison des exigences de la communauté (document déposé PR3, p. 16).

La Ville a toutefois soumis différents scénarios lors de l'audience publique. D'abord, elle a envisagé le réaligement de la piste afin de s'éloigner de la bande riveraine de la rivière Pozer. Cette option n'a pas été retenue car elle sous-tendait la reconstruction de la piste actuelle avant même de procéder à l'agrandissement projeté, ce qui entraînerait des coûts d'environ 3 M\$ en sus de ceux du projet réévalués à environ 4,6 M\$ (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 17 et 18).

La possibilité d'élargir la piste d'un seul côté, toujours pour la distancer de la rivière Pozer, a été éliminée puisque la reconstruction de la piste au coût de 3 M\$ s'avérait également nécessaire étant donné qu'une piste doit posséder un point central plus élevé permettant l'écoulement de l'eau (*ibid.*, p. 18).

Le promoteur a aussi envisagé de désaxer le prolongement de la piste, même faiblement, pour l'éloigner de la rivière Pozer, mais l'option a été rejetée pour une raison de sécurité (*ibid.*).

Il apparaît donc qu'une bonne partie des problèmes soulevés par ces scénarios trouvent leur source dans l'orientation géographique initiale donnée à la piste en 1966. La proximité de la rivière Pozer présente une contrainte puisqu'elle longe l'axe du prolongement de piste proposé. Ainsi, le rejet des solutions de rechange tient principalement aux frais supplémentaires d'environ 3 M\$ qu'entraînerait une réorientation de la piste.

- ◆ *La commission note que l'examen des solutions de rechange est apparu tardivement dans la démarche de la Ville de Saint-Georges. Les solutions présentées visent, à l'évidence, l'éloignement de la rivière Pozer. D'autre part, il appert que le maintien du statu quo, qui ne constitue pas en soi une solution de rechange, doit être écarté pour une stricte raison de sécurité.*
- ◆ *La commission estime néanmoins que l'acceptation du projet présenté doit prendre en compte l'importance de ses impacts sur la rivière Pozer, de même que la provenance des fonds devant assumer le coût du projet.*

Le paiement des coûts

À ses débuts en 1966, l'aéroport de Saint-Georges était privé. Jusqu'en 1974, il a été géré par le Club aéronautique de Beauce inc. La Ville de Saint-Georges en est propriétaire depuis 1980. Il s'agit donc d'un aéroport public dont la gestion est déléguée depuis 1982. Aviation CMP inc., une filiale du Groupe Canam Manac inc., retenue par voie d'appel d'offres public, administre actuellement l'aéroport. Son contrat de 269 000 \$ est valable pour trois ans. Elle doit veiller à la mise à jour des technologies, au changement d'éclairage, au déneigement, etc. (document déposé PR3, p. 5, M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 14 et M. Laurent Nadeau, séance du 12 avril 2000, p. 17).

Dans son étude d'impact, le promoteur a indiqué que le projet, évalué à 4,6 M\$, serait défrayé par des fonds privés : « La réalisation du projet sera subventionnée par le privé. En effet, le milieu d'affaires de la région s'est engagé à subventionner le projet de construction étant donné qu'il sera le grand bénéficiaire à court et moyen termes » (documents déposés DA5, p. 1 et PR3, p. 16). Lors de l'audience, un représentant de la Ville a précisé que tous les travaux seraient entièrement payés par Le Groupe Canam Manac inc. (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 22).

Toutefois, au cours de l'audience publique, la commission a appris que les coûts de certains travaux sont à la charge de la Ville. Il s'agit de :

- l'achat des terrains nécessaires à l'agrandissement et les frais d'honoraires liés aux études d'impact et au suivi : 200 000 \$;
 - la pose d'une clôture de chaque côté de la piste : 100 000 \$;
 - le déboisement des terrains achetés compensé par la vente du bois abattu.
- (M. Laurent Nadeau, séances du 11 avril 2000, p. 56 et du 12 avril 2000, p. 109 et 110, et M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 22)

Questionné sur la possibilité d'obtenir des subventions pour des travaux à exécuter dans le cadre de ce projet, le directeur général de la Ville a répondu qu'à sa connaissance, pareils programmes gouvernementaux n'existaient pas (M. Laurent Nadeau, séance du 12 avril 2000, p. 108). Le représentant de Transports Canada est allé dans le même sens en précisant que ce n'était cependant pas son domaine d'exercice. L'organisme offre un programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, mais le promoteur n'y est pas admissible (communication téléphonique).

La commission comprend que c'est à titre de propriétaire du site que la Ville assume les coûts d'achat des terrains nécessaires pour procéder à l'agrandissement, le déboisement ainsi que la pose d'une clôture. Le paiement du coût de l'étude d'impact et du suivi apparaît moins évident. Sans doute s'agit-il d'une décision de la Ville dans le cadre de l'administration des affaires publiques. La Ville a soumis à plusieurs reprises qu'elle promeut le projet afin de maintenir et de soutenir le développement économique régional.

Par ailleurs, plusieurs participants ont insisté sur cette question du financement privé du projet, alléguant entre autres que le financement public devenait de plus en plus rare. Seul un citoyen a signalé que les deux ordres de gouvernement pourraient contribuer financièrement à la réalisation d'une toute nouvelle piste (mémoire de M. Jean-Claude Warren, p. 8).

- ◆ *La commission note que le projet présenté serait financé dans sa presque totalité avec des fonds privés alors que l'aéroport demeurerait public, d'où un net bénéfice social pour la communauté.*

Les impacts sur la communauté et le milieu naturel

La commission examine dans ce dernier chapitre les principaux impacts sur la communauté et le milieu naturel liés aux travaux d'aménagement de la piste ainsi qu'à l'exploitation de l'aéroport. Dans un premier temps, il est question de la qualité de l'eau potable, du climat sonore, du transport des matériaux et des mesures de sécurité. Par la suite, la commission examine les répercussions sur le milieu naturel, particulièrement sur la qualité des eaux de surface ainsi que sur la faune et la flore.

La qualité de l'eau potable des puits individuels

Au Québec, lorsque l'eau potable est fournie à même un réseau, sa qualité est soumise à une réglementation. Toutefois, pour ce qui est de la population s'alimentant à des puits privés, il est de sa responsabilité d'en vérifier la qualité (M. Clément Lapierre, séance du 11 avril 2000, p. 83). Dans le présent projet, l'utilisation de l'urée comme déglacant sur la piste lors de la période hivernale suscite quelques inquiétudes relativement à la contamination potentielle des puits individuels par les nitrates issus de la dégradation de l'urée.

L'une des demandes d'audience signalait l'inquiétude d'un requérant à l'égard des « vrais impacts sur [...] la qualité de l'eau potable et les personnes qui habitent le secteur » (M. Roger Beaudoin, séance du 11 avril 2000, p. 11 et 12). Dans la même optique, la Direction régionale de la santé publique de Chaudière-Appalaches s'est interrogée, dans son avis sur l'étude d'impact, sur « la qualité de l'eau potable des puits à proximité, surtout en ce qui a trait aux taux de nitrate nitrite » (document déposé PR6).

Selon le promoteur, la très petite quantité d'urée utilisée à l'aéroport, environ trois tonnes par hiver, entraînerait un très faible impact sur les eaux compte tenu de sa dilution lors de la fonte de la neige (document déposé PR5.1, p. 14). Ces propos sont confirmés par le représentant du ministère de l'Environnement (MENV) qui considère cette utilisation comme marginale comparativement aux autres utilisations de composés azotés dans la fertilisation agricole :

Pour [...] se donner une idée, c'est quoi que ça peut représenter en termes d'impact, trois tonnes de fertilisant à base d'urée permettraient de fertiliser environ 13 hectares de culture fourragère [...]. C'est donc très peu important ou très peu significatif par rapport, par exemple, à une production porcine ou un élevage de bétail assez important. [...] de façon quantitative ou qualitative plutôt, c'est peu significatif par rapport à une activité agricole.

(M. Clément Lapierre, séance du 11 avril 2000, p. 87)

Par ailleurs, le représentant du MENV a ajouté qu'une partie de l'urée utilisée va se retrouver dans les fossés de drainage de la piste et se diluer dans les cours d'eau. Une autre partie va s'infiltrer dans le sol et pourrait contaminer les puits d'eau potable (*ibid.*). Lors de l'audience publique, le promoteur a affirmé que la piste est drainée par deux bassins versants, la section ouest vers la rivière Pozer et la section plus à l'est dans le fossé qui se dirige vers la rivière Chaudière. Le MENV confirme qu'en général, le sens de l'écoulement des eaux souterraines suit le patron de l'écoulement des eaux de surface : « sans avoir fait une étude hydrogéologique détaillée, l'eau souterraine se dirige toujours vers un cours d'eau, le cours d'eau le plus proche » (*ibid.*, p. 86).

Il est à remarquer que deux résidences sont situées tout près de l'extrémité est de la piste, une sur la 10^e Rue et l'autre sur la 30^e Avenue. Une brève enquête de la part de la Direction régionale de la santé publique révèle qu'en ce qui concerne les résidents du second emplacement :

Ils ont deux puits, un de surface et puis un artésien. Ils ont déjà fait des tests, il y a quelques années, ils étaient corrects, mais ils n'en ont pas faits dernièrement.

(D^r Charles Bérubé, séance du 11 avril 2000, p. 88)

Outre l'utilisation de l'urée, il a été question aussi de l'utilisation du glycol, produit qui sert à prévenir la formation du verglas sur les avions. Il n'est utilisé qu'à l'intérieur du hangar en quantité très réduite, soit 20 litres par hiver. De plus, il est récupéré par une firme spécialisée (M. Francis Lessard, séance du 12 avril 2000, p. 93-95).

L'urée est donc utilisée en quantité limitée et de façon saisonnière au moment où le sol est gelé. Lors de la fonte des neiges, la partie de l'urée épandue sur la piste près des résidences et qui n'est pas drainée par le fossé de la piste est susceptible de s'infiltrer dans le sol. Elle pourrait contaminer les puits d'eau potable des quelques résidences voisines de la section est de l'aéroport. Bien que l'aéroport soit exploité depuis plusieurs années, aucun problème n'a été constaté.

- ◆ *La commission estime que la situation actuelle ne semble pas causer de problème de contamination de puits d'eau potable. Toutefois, par mesure de prudence, il serait utile que le promoteur vérifie périodiquement la qualité des eaux souterraines aux abords de la piste.*

Le climat sonore lié aux mouvements des aéronefs

Deux citoyens sont inquiets de l'altération de la qualité du climat sonore liée à l'augmentation du trafic aérien, à la fréquentation d'avions de plus grande puissance, dont le Learjet 60, et aux approches des avions lors des atterrissages.

Le bruit provenant des aéroports est habituellement évalué en calculant la projection du bruit perçu appelé PBP ou, en anglais, Noise Exposer Forecast (NEF), utilisé sous forme d'une courbe d'ambiance sonore (document déposé DB5).

Un expert engagé par le promoteur a affirmé en audience publique qu'il a voulu confectionner une courbe d'ambiance sonore du bruit généré aux abords de l'aéroport de Saint-Georges. Or, l'achalandage de l'aéroport de Saint-Georges est tellement limité que les données sont insuffisantes pour tracer une telle courbe :

[...] compte tenu du peu de mouvements aériens que cet aéroport-là va avoir, c'est-à-dire environ un par deux jours ou un et demi par deux jours, c'est pas suffisant pour appliquer une méthode de calcul comme le NEF, c'est vraiment trop peu. Si on applique la méthode avec un niveau de bruit, on obtient des valeurs pratiquement de zéro, même en bordure de la piste.
(M. Claude Yockell, séance du 11 avril 2000, p. 62)

Le promoteur a confirmé cette fréquence d'utilisation de l'aéroport par le Learjet 35, soit de 0,8 à 1,2 vol par deux jours. Ainsi, selon lui, le climat sonore serait acceptable (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 65).

Pour sa part, le représentant de Transports Canada considère que, compte tenu de cette faible fréquentation de l'aéroport, le niveau d'ennui ne serait pas tellement élevé (M. Pierre-Roch Forget, séance du 11 avril 2000, p. 64). D'autre part, le représentant du MENV a affirmé, au sujet du climat sonore, que « c'est effectivement difficile de porter un jugement clair, net et précis » (M. Michel Mailhot, séance du 11 avril 2000, p. 75).

L'un des résidants situés à proximité de la piste a expliqué que, depuis un allongement de la piste du côté est, les avions prennent leurs départs plus près de sa résidence, ce qui a conduit à une dégradation du climat sonore. Lors de l'audience publique, il a proposé une solution qui limiterait cette nuisance. Selon lui, les pilotes devraient procéder au réchauffement des moteurs à proximité des hangars et non sur la piste. Ainsi :

Quand leurs moteurs sont réchauffés, ils s'en viennent sur la piste, se virent. Mais ce qui est important, c'est qu'ils se virent en pointant le nez vers chez nous, vers notre maison. Comme ça, le bruit va être projeté vers la bâtisse principale, vers la bâtisse de l'aérodrome. [...] ça coupe déjà le bruit. Et puis en ayant les moteurs réchauffés, ils s'installent en bout de piste, ils sont déjà prêts à partir. Ils s'installent et ils partent. [...] c'est déjà une diminution pour le bruit, surtout pour la durée.
(M. Serge Bolduc, séance du 9 mai 2000, p. 6)

Pour le chef pilote, la proposition est réalisable, d'autant que, dans le cas d'un avion particulier, les préparatifs ont maintenant lieu près des hangars. Toujours selon lui, l'allongement de la piste permettrait des décollages plus à l'ouest, susceptibles de générer moins de bruit

pour les résidants situés à l'extrémité est de la piste (M. Richard Desruisseaux, séance du 9 mai 2000, p. 40 et 41).

Un autre citoyen s'est dit préoccupé par la détérioration du climat sonore pour les résidants de Saint-Georges. Selon lui, l'axe de la piste nécessiterait des approches passant au-dessus de la ville. Au surplus, l'utilisation d'un avion de plus fort gabarit, tel le Learjet 60, risque d'avoir un impact sonore plutôt inconfortable (mémoire de M. Jean-Claude Warren, p. 6 et 7).

Selon l'information obtenue, le Learjet 60 est un avion moins bruyant que le Learjet 35, puisqu'il bénéficie d'une technologie plus récente (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 21, M. Claude Yockell, séance du 11 avril 2000, p. 60, M. Michel Mailhot, séance du 11 avril 2000, p. 67 et mémoire de M. Francis Lessard, p. 2). En d'autres termes, la venue du Learjet 60 n'entraînerait pas d'augmentation du niveau de bruit actuellement perçu. La situation devrait plutôt s'améliorer (document déposé PR3, p. 71).

Par ailleurs, le directeur général de la Ville de Saint-Georges, le chef pilote et le gestionnaire de l'aéroport confirment qu'à leur connaissance, il n'y a jamais eu de plaintes concernant le bruit des avions :

Moi, j'ai eu connaissance d'aucune plainte qui a été apportée à l'aéroport ou aux gens qui sont à l'aéroport concernant le bruit généré par le Lear 35.
(M. Francis Lessard, séance du 11 avril 2000, p. 64)

Ces propos sont corroborés par la directrice générale du Centre hospitalier Beauce-Etchemin qui confirme n'avoir reçu, depuis six ans, aucune plainte concernant le bruit malgré la proximité de l'aéroport (mémoire, p. 2).

- ◆ *La commission note que le bruit occasionné par l'exploitation actuelle de l'aéroport de Saint-Georges fait l'objet de préoccupations de la part de deux résidants dont l'un habite en bordure de la piste. Pour ce dernier, il apparaît que les inconvénients sont atténuables par une bonne pratique de pilotage tandis que les dérangements pour les résidants des municipalités immédiates semblent inexistantes, même pour les patients du centre hospitalier. La commission comprend que la fréquence très limitée des vols de jets compte pour beaucoup.*
- ◆ *La commission estime qu'au regard du projet d'agrandissement de la piste, la possibilité d'utiliser le Learjet 60 ne peut qu'améliorer le climat sonore compte tenu des caractéristiques de cet avion.*

Le transport des matériaux

La commission examine dans cette section les principaux impacts sur la qualité de vie des résidents liés au transport des matériaux lors de la réalisation des travaux d'agrandissement de la piste.

L'aménagement de la piste de l'aéroport implique le déplacement de volumes importants de matériaux. L'étude d'impact mentionne que les volumes à déplacer sont approximativement de 161 000 m³ pour la phase I et de 68 000 m³ pour la phase II, ce qui correspondrait à environ 30 passages de camions aller-retour par heure sur une période de cinq à six mois lors de la phase la plus importante, soit la phase I. Dans le cas de la phase II, l'impact se ferait sentir sur environ trois mois, avec un débit de l'ordre de 20 à 24 passages à l'heure (document déposé PR3, p. 49 et 65 et M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 54).

En ce qui concerne l'itinéraire, le promoteur mentionne dans l'étude d'impact que les camions transportant les matériaux provenant des carrières devraient emprunter, selon le cas, la route 271, la 30^e Avenue ou la 40^e Avenue (figure 2) (document déposé PR3, p. 49).

Toutefois, en audience publique, le promoteur a nuancé ses propos :

Pour ce qui est de la phase I, je vous dirais maintenant que c'est pas évident à 100 % [...] ce serait avantageux pour le promoteur et tout le monde de passer par la 40^e Avenue. La 30^e Avenue pourrait être employée.
(M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 44)

La Ville de Saint-Georges affirme que le choix des parcours des camions pour le transport des matériaux est guidé par une condition, soit celle d'éviter les nuisances susceptibles de perturber le fonctionnement de l'aéroport. Il existe aussi la possibilité de construire un chemin temporaire à l'extérieur de la piste, dans les champs agricoles adjacents, afin d'atteindre les lieux des travaux. Selon le promoteur, si cette dernière option est non réalisable, il y aura obligation de circuler par la 40^e Avenue (M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 44 et 45). Bref, l'itinéraire emprunté par le trafic lourd se partagerait entre la 30^e et la 40^e Avenue, selon des impératifs de commodité.

Le transport des matériaux lors de l'aménagement de la piste occasionnera un certain niveau de bruit et générera de la poussière pour les résidences situées le long du parcours des camions. La période la plus importante de transport serait échelonnée sur une période de 20 à 25 semaines pour la phase I. Durant cette période, le trafic des véhicules lourds serait beaucoup plus élevé (document déposé PR3, p. 65 et 66).

Qu'il s'agisse du parcours de la 30^e Avenue, de la 40^e Avenue ou de la route 271, les zones traversées sont rurales. Compte tenu de la faible densité de la population et de façon à limiter les impacts, le promoteur exécuterait les travaux à l'intérieur d'un horaire

régulier de dix heures par jour du lundi au vendredi inclusivement. De façon à contrer la propagation de la poussière, des abat-poussière seraient utilisés selon les besoins (document déposé PR3, p. 65 et 66). La 40^e Avenue étant en gravier, les problèmes de poussière y seraient plus importants.

- ◆ *La commission estime qu'afin de minimiser les impacts temporaires liés au trafic supplémentaire des véhicules lourds sur l'itinéraire prévu, il y a lieu que soient rigoureusement respectées les mesures tels les horaires des travaux et l'application d'abat-poussière, selon les besoins. La Ville de Saint-Georges devrait d'ailleurs en prendre l'engagement public avant le début des travaux afin de rassurer la population concernée.*

En ce qui a trait à la détérioration des routes sur le parcours des camions, un seul participant a exprimé des inquiétudes à cet égard relativement à la route et au pont de la 40^e Avenue :

[...] la route du rang Saint-Pierre [40^e Avenue], sur base de terre battue, ne résistera pas et, à la moindre pluie, elle s'effondrera. Le tablier du pont du rang Saint-Pierre repose à ses deux extrémités sur des quais de roches non cimentées, contenues dans un caisson de bois ajouré. La côte étant abrupte à son entrée et sa sortie, la présence de courbes aux mêmes endroits forceront les camions à tourner sur le pont lui-même. Ces poussées latérales auront vite fait du pont [...].

(Mémoire de M. Roger Beaudoin, p. 2)

Le représentant du ministère des Transports du Québec (MTQ) a indiqué qu'il y avait des restrictions de charge de 24 et 34 t respectivement pour les camions dix roues et les semi-remorques pour le pont de la 30^e Avenue. Pour ce qui est du pont de la 40^e Avenue, il n'est assujéti à aucune restriction particulière. Toutefois, les transporteurs doivent respecter les charges légales permises sur les routes, soit d'environ 25 t pour les camions dix roues et de 41,5 t pour les semi-remorques, édictées dans le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* (c-24.2, r. 1.02) (document déposé DB13). Ainsi, sur le strict plan des possibilités de portances, le pont de la 40^e Avenue devrait supporter une plus grande charge que celui de la 30^e Avenue.

En réponse à ces préoccupations, le promoteur ajoute qu'un dédommagement est prévu pour toute détérioration des ponts et routes visés. Il souligne que cette pratique fait partie des devis standard. Pour ce faire, un constat de l'état des routes et des ponts sera réalisé avant et après les travaux. Il avance que :

[...] dès le départ, avant de commencer des travaux, le promoteur s'adressera à la municipalité d'Aubert-Gallion pour demander un permis de construction et des ententes pour se rendre à l'aéroport. À partir de ce moment-là, il y aura des négociations [...] pour prendre entente [...] [afin] que toutes les rues endommagées, tout ça sera réparé. Et on indique également quel type de

réparation qui est prévu. Et puis c'est égal ou supérieur à qu'est-ce qu'il y a d'existant. Et puis les endroits qu'il y a du pavage seront repavés s'ils sont brisés ; les endroits comme le 40^e Rang, qui sont un peu moins importants il semblerait, devront également être réparés aux endroits où ils seraient brisés. (M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 48 et 49)

Le porte-parole du MTQ a confirmé les pratiques préconisées par le promoteur :

[...] on visite conjointement avec la municipalité, on prend des photos ou des vidéos, peu importe, on détermine l'état de la chaussée avant, et on essaie de la remettre au moins dans le même état sinon mieux à la fin des travaux. (M. Richard Ringuette, séance du 12 avril 2000, p. 50)

- ◆ *La commission convient que l'itinéraire retenu doit faciliter les travaux de construction du projet. Il doit également minimiser les impacts sur les résidants tout en leur assurant un accès à leur résidence. Ainsi, il y a lieu que le ministère des Transports du Québec et la Ville de Saint-Georges s'entendent avant le début des travaux avec la municipalité d'Aubert-Gallion sur l'état des routes et des ponts. Le promoteur devrait assumer les coûts des réparations nécessaires à la remise des infrastructures de transport en bon état pendant et à la suite des travaux.*

Sous l'angle de la sécurité, deux carrefours sont problématiques. Il s'agit des croisements de la 30^e Avenue et de la 40^e Avenue avec la route 271. Lorsqu'on circule en direction est, en venant de Saint-Benoît, sur la route 271, la visibilité est réduite à chacune des intersections. Un citoyen a souligné le problème de sécurité, particulièrement au carrefour de la 271 et de la 40^e Avenue :

[...] le choix du rang Saint-Pierre [40^e Avenue] oblige les camions lourds (30 passages à l'heure) à prolonger inutilement la perturbation du trafic sur la 271, dans un secteur dangereux. La solution plus sécuritaire serait d'évacuer le trafic lourd à la hauteur de Saint-Guillaume [30^e Avenue] [...]. (Mémoire de M. Roger Beaudoin, p. 2)

Selon le représentant du MTQ, les visibilités constatées à chacun des carrefours sont respectivement de 204 m et 177 m, ce qui est inférieur à la distance requise de 250 m. Il ajoutait en audience que c'est pire à la 40^e Avenue : « on a beaucoup moins de visibilité à cet endroit-là ». Par contre, les statistiques sur l'occurrence des accidents révèlent que les accidents sont plus nombreux au carrefour de la 30^e Avenue qu'à celui de la 40^e Avenue (M. Richard Ringuette, séance du 12 avril 2000, p. 51 et document déposé DB13, p. 2). Toutefois, il ne faut pas oublier que la circulation est plus grande sur la 30^e Avenue que sur la 40^e Avenue. De plus, la 30^e Avenue est pavée et n'est pas une voie sans issue comme la 40^e Avenue dans le secteur du projet. Les résidants de la 30^e Avenue sont également beaucoup plus nombreux.

Selon le représentant du MTQ, des rencontres devraient avoir lieu avec le promoteur pour s'assurer qu'effectivement, la circulation des véhicules se fasse de façon sécuritaire. Il a

mentionné que des mesures d'atténuation devront être prises par le promoteur lors du transport des matériaux afin de ralentir la circulation et ainsi minimiser les risques d'accidents :

Ça peut être [...] des stops, des signaleurs, [...] des gens qui contrôlent la circulation [...] Quand il y a des véhicules qui sont pour tourner, ils peuvent ralentir ou arrêter la circulation sur la route 271, laisser passer le trafic lourd, après ça redonnent le trafic aux usagers de la route.

(M. Richard Ringuette, séance du 12 avril 2000, p. 50-53)

- ◆ *La commission note que l'itinéraire retenu par la Ville de Saint-Georges augmenterait l'achalandage des camions aux carrefours de la 30^e ou de la 40^e Avenue avec la route 271. La commission est d'avis qu'étant donné la circulation automobile existante aux carrefours, le promoteur doit, de concert avec le ministère des Transports du Québec, s'assurer que les mesures de sécurité appropriées soient prises afin de limiter au maximum les risques d'accidents routiers.*

Le promoteur a examiné également la possibilité d'utiliser des matériaux provenant du site de la phase II comme remblai pour les travaux de la phase I, affirmant qu'il y aurait une réduction substantielle des matériaux transportés et, conséquemment, de l'achalandage des camions sur les routes :

[...] on ferait une économie de 40 000 m³ par phase, 40 000 m³ de moins à enlever [phase I] et 40 000 m³ de moins à enlever en phase II. Donc une économie globale de 80 000 m³. Ça représente 4500 voyages par phase, ça représente environ un mois et demi d'économie de temps par phase.

(M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 58)

Ainsi, en considérant le même rythme de travail, la durée des travaux de la phase I serait réduite de six semaines, ce qui limiterait d'autant la durée des nuisances pour les résidants, les risques d'accidents et la détérioration des infrastructures routières.

À ce propos, le représentant du MENV a indiqué que ces travaux seraient possibles, sous réserve d'en obtenir les certificats d'autorisation. Il a précisé que, « si le décret a effectivement englobé l'ensemble des phases, ça n'empêche pas pour la construction d'une phase I de travailler sur le terrain de la phase II » (M. Michel Mailhot, séance du 12 avril 2000, p. 25).

- ◆ *La commission considère qu'en autant qu'elle se réalise dans le respect de l'environnement, la demande d'utilisation des matériaux provenant du site de la phase II comme remblai pour la phase I permettrait de réduire de façon significative les impacts des travaux sur la qualité de vie des résidants, que ce soit à l'égard de la poussière, du climat sonore et des risques d'accidents liés au transport par camion. L'état des routes et des ponts ne s'en porterait que mieux.*

Les mesures d'urgence

Dans cette section, la commission examine les mesures permettant de réagir et d'intervenir de façon appropriée lors d'un accident, d'un incendie ou d'un sinistre propre à l'aéroport.

Situées dans la municipalité d'Aubert-Gallion, les installations aéroportuaires sont la propriété de la Ville de Saint-Georges. Lors de l'audience publique, le porte-parole du promoteur a affirmé que « c'est la Ville qui va appliquer son plan de mesures d'urgence à l'aéroport » (M. Laurent Nadeau, séance du 12 avril 2000, p. 103). De plus, le directeur des incendies de la Ville a ajouté que l'intervention immédiate sur le site serait sous leur responsabilité. La suite des opérations serait prise en charge par la Sûreté du Québec (M. Robert Poulin, séance du 12 avril 2000, p. 104).

Le plan des mesures d'urgence présenté dans le rapport complémentaire de l'étude d'impact a fait l'objet de commentaires de la part des ministères et organismes intéressés. Ils proposaient, entre autres, que le plan contienne un organigramme complet du personnel de l'aéroport, qu'une liste exhaustive des ministères et des organismes concernés par un accident, un incendie ou un sinistre y soit jointe et que la tenue d'exercices propres à ce type d'installations soit prévue (document déposé PR6).

Par ailleurs, lors de l'audience publique, le représentant du ministère de la Sécurité publique, qui a pour mandat d'assister les municipalités tant dans la planification que dans le déploiement de mesures, a rappelé qu'en plus d'assumer la responsabilité du plan des mesures d'urgence, la Ville devrait « faire des scénarios concernant chacun des risques [susceptibles] d'arriver, que ce soit incendie, écrasement, etc. ». Il a ajouté que, dans le cadre d'une intervention, le rôle de chacun des acteurs doit être bien précisé (M. Olaff Pilote, séance du 11 avril 2000, p. 91).

- ◆ *La commission constate les efforts réalisés par la Ville de Saint-Georges pour assurer l'utilisation sécuritaire des installations aéroportuaires. Toutefois, compte tenu des exigences particulières liées aux mesures d'urgence d'un aéroport, elle estime que le promoteur devrait voir à ce que son plan soit pleinement conforme aux recommandations du ministère de la Sécurité publique.*

Les cours d'eau touchés

Cette section examine les impacts sur les eaux de surface en regard de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. La rivière Pozer, un tributaire de la rivière Chaudière, coule à proximité de la piste de l'aéroport de Saint-Georges.

Les travaux de détournement et de canalisation

Lors de la réalisation de la phase I, le promoteur se propose de détourner le fossé existant d'un côté de la piste de façon à capter les eaux de ruissellement et à les acheminer vers le ruisseau Labbé. De plus, chaque côté de la piste agrandie, des fossés seraient construits afin de capter les eaux de ruissellement et de drainer la structure de la piste. Il procéderait aussi à la construction d'une canalisation sous la piste au niveau du ruisseau Labbé. Cette canalisation aurait un diamètre de 1,8 m sur une longueur d'environ 140 m (figure 3).

Lors de la construction de la piste dans le secteur du ruisseau Labbé, les matériaux déplacés seraient susceptibles de contribuer à l'augmentation des concentrations de matières en suspension dans les eaux du ruisseau Labbé et de la rivière Pozer.

D'ailleurs, lors de l'audience, un citoyen s'est inquiété à ce sujet :

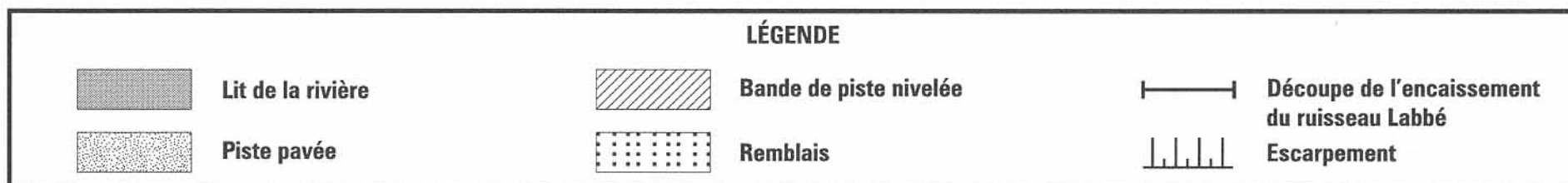
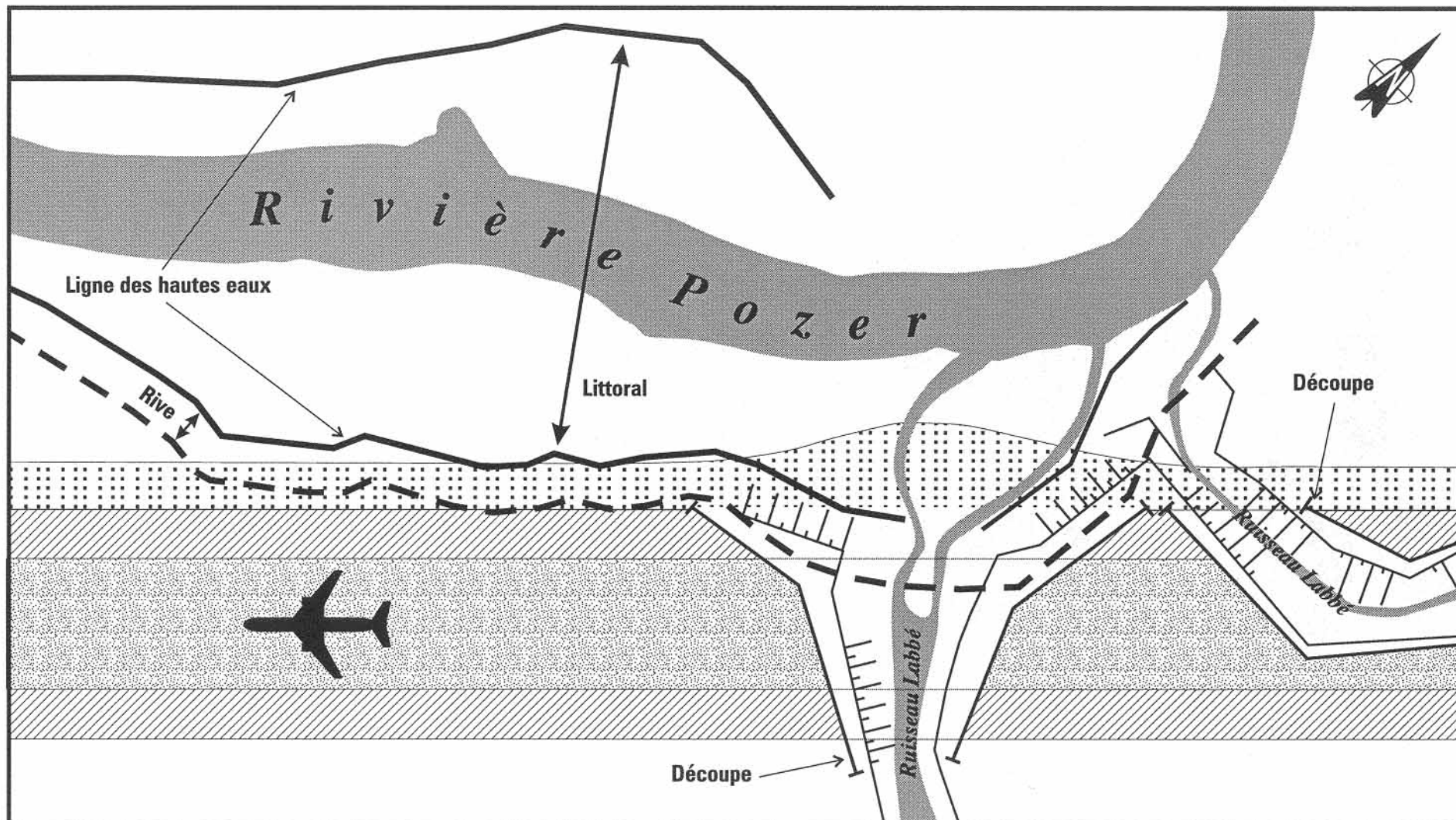
[...] considérant les tonnes de matériaux qu'on va déplacer, parce qu'il y a des ruisseaux, il y a la rivière tout près, alors ça a sûrement un impact sur la qualité de l'eau quelque part.
(M. Claude Fournier, séance 12 avril 2000, p. 37)

Afin de préserver la qualité des eaux, le promoteur a proposé d'aménager temporairement un bassin de sédimentation en aval de la zone des travaux (document déposé PR3, p. 62). Il est à noter que, l'été, par beau temps, le ruisseau est à sec.

Lors de l'audience publique, le porte-parole du MENV a rappelé qu'en vertu des règles relatives au détournement des cours d'eau, « le lit du ruisseau doit être stabilisé adéquatement pour empêcher l'érosion du fond et le transport des sédiments en aval » (M. Michel Mailhot, séance du 12 avril 2000, p. 40). Son collègue a proposé « de laisser le cours d'eau là et de faire la conduite à côté » (M. Clément Lapierre, séance du 12 avril 2000, p. 42).

- ◆ *La commission estime que la Ville de Saint-Georges devrait s'assurer que les travaux effectués dans le lit du ruisseau soient faits dans les règles de l'art et que les mesures d'atténuation requises soient prises afin de limiter au maximum les impacts sur la qualité des eaux de surface.*

Figure 3 Le schéma de la piste projetée à proximité de la rivière Pozer



Source : adaptée du document déposé DA1.

L'empiètement du remblai dans la rive

Le prolongement de la piste proposé serait localisé à proximité de la rivière Pozer, près de l'embouchure du ruisseau Labbé. Le remblai de cette piste empiéterait dans la rive de cette rivière, particulièrement si l'option d'une largeur maximale était retenue par le promoteur (figure 3).

Les travaux dans les cours d'eau se doivent d'être réalisés conformément à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* qui, à cet égard, vise trois objectifs :

- maintenir et améliorer la qualité des lacs et cours d'eau en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables ;
- prévenir leur dégradation et leur érosion en favorisant la conservation de leur caractère naturel ;
- promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possible.

Selon cette politique, la rive est une bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. Elle définit le littoral comme étant cette partie des cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau. La ligne des hautes eaux sert donc à délimiter le littoral et la rive des cours d'eau. Elle se situe à la limite des inondations ayant une récurrence de deux ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres (figure 3).

Lors de l'audience publique, un représentant du MENV a résumé la portée de cette politique qui identifie comme orientation :

[...] une interdiction d'ordre général de remblayer ou de construire dans la rive ou dans les cours d'eau, sauf toute une série d'exceptions dont des travaux qui seraient autorisés par le ministère de l'Environnement ou, à la limite, par la municipalité dans certains cas.

(M. Clément Lapierre, séance du 12 avril 2000, p. 62)

Selon le MENV, le projet sera évalué suivant ses impacts sur le régime hydrique de la rivière Pozer ainsi que sur la faune présente. Les données du promoteur indiquent que la section d'écoulement de la rivière passerait de 65 m³/s à 63 m³/s, ce qui apparaît à première vue mineur (document déposé PR5.1, p. 15). Toutefois, le MENV a besoin de plus d'information pour statuer sur le dossier (M. Clément Lapierre, séance du 12 avril 2000, p. 73).

Lors de l'audience publique, le consultant du promoteur a affirmé que le remblai proposé déborderait la rive sur une longueur de 220 m (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 17). De plus, le remblai arriverait à une quinzaine de mètres de la rivière à l'étiage

(M^{me} Jacqueline Roy, séance du 12 avril 2000 p. 61). Il est à remarquer que le remblai de la piste déborderait donc la rive de la rivière Pozer et empiéterait dans son littoral.

- ◆ *La commission est d'avis que l'aménagement de la piste à proximité de la rivière Pozer devrait être conforme aux objectifs de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.*

Par ailleurs, l'encaissement du ruisseau Labbé à cet endroit fait en sorte que la hauteur du remblai nécessaire au soutien de la piste serait d'environ 30 m. Cette dénivellation entre la piste et la rive exigerait que la pente du remblai soit aménagée adéquatement afin de limiter l'érosion. Lors de l'audience publique, l'experte du promoteur a précisé que la pente du remblai serait au maximum de 30° (M^{me} Jacqueline Roy, séance du 12 avril 2000, p. 61 et 70). Pour sa part, le consultant du promoteur a convenu que, pour des raisons hydrauliques, si l'empiètement dans la rivière était trop prononcé et si l'impact était jugé trop grand, la pente pourrait être plus forte ; elle serait alors d'environ 35° ou même 45° (M. Serge Berberi, séance du 12 avril 2000, p. 70).

Afin de prévenir l'érosion des talus, plusieurs techniques de stabilisation s'offrent au promoteur. Ces techniques sont dites naturelles ou mécaniques. D'ailleurs, des précisions ont été apportées lors de l'audience publique à l'égard du choix des techniques à utiliser :

[...] la technique, c'est d'implanter le même type de végétation sur la pente du remblai. Ça fait que c'est des fagots, qu'on appelle, c'est des bouts d'aulnes, de saules, bouturés ensemble, qui reprennent. Ça forme un tapis assez dense sur la pente, ça fait que ça stabilise la pente et puis ça recrée un habitat riverain dans lequel on a empiété.

Ça [ne] nécessite pas nécessairement de l'enrochement, ça dépend du cours d'eau dans lequel on est. Souvent, l'enrochement va être au pied du talus, pour stabiliser la base du talus.
(M^{me} Jacqueline Roy, séance du 12 avril 2000, p. 64)

Cependant, les plans et devis n'étant pas encore réalisés, le promoteur ne pouvait confirmer le type de stabilisation qui serait utilisé. D'ailleurs, la méthode de stabilisation retenue devra respecter les recommandations émises par le MENV concernant les pratiques de stabilisation.

- ◆ *Sous réserve d'un examen plus approfondi des contraintes qui pourraient influencer le choix de la technique de stabilisation et dans le respect de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, la commission est favorable à la revégétalisation du remblai, compte tenu du caractère naturel de cette technique et du fait qu'elle permette de préserver la qualité du paysage.*

La faune et la flore

La commission dresse ici un portrait sommaire des résultats des inventaires faunique et floristique effectués dans la zone d'étude. Il importe de noter qu'aucune espèce inventoriée n'est susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01).

Lors d'un inventaire de l'avifaune, quelque 37 espèces ont été répertoriées (document déposé PR5.1, p. 9). Il faut dire que la végétation de la région entourant l'aéroport se caractérise par des peuplements relativement jeunes issus de coupes forestières (document déposé PR3, p. 21).

Les espèces de poissons inventoriées dans la rivière Pozer, en aval du parc des Sept-Chutes, seraient les meuniers, la Barbotte brune, la Perchaude et la Truite brune. Ces espèces fraient au printemps, à l'exception de la Truite brune qui le fait tard à l'automne (document déposé PR3, p. 24). Un représentant du promoteur a expliqué qu'afin de ne pas perturber ces périodes importantes, les travaux seraient réalisés entre le 1^{er} juillet et le 1^{er} octobre (M. Serge Berberi, séance du 11 avril 2000, p. 19). Le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec a confirmé le bien-fondé de cette proposition (M. Normand Courtemanche, séance du 12 avril 2000, p. 39).

Quant aux mammifères, leur inventaire a permis d'identifier le Lièvre d'Amérique, l'Écureuil roux et le Cerf de Virginie. Pour cette dernière espèce, aucune information sur la présence de ravages dans ce secteur n'était disponible (document déposé PR3, p. 28). Toutefois, le porte-parole du promoteur a précisé sur ce point que la Ville procéderait dès cette année à la mise en place, au coût d'environ 100 000 \$, d'une clôture qui garantirait la sécurité de la piste d'atterrissage (M. Laurent Nadeau, séance du 11 avril 2000, p. 56).

- ◆ *La commission note que le projet d'agrandissement de la piste aurait peu d'impact sur la faune et la flore présentes à proximité de l'aéroport.*
- ◆ *La commission estime cependant que les précautions nécessaires à la protection et à la libre circulation de la faune ichthyenne devraient être prises pour toute la durée des travaux de construction. Elle est également d'avis que la décision de la Ville de Saint-Georges de clôturer l'aéroport est judicieuse. Ainsi, elle permettrait d'empêcher l'accès à la piste et d'éviter que des animaux, particulièrement le Cerf de Virginie, ne s'y retrouvent et puissent être la cause d'accident.*

Conclusion

La commission estime que le projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges est justifié. Elle a examiné les impacts du projet et leurs mesures d'atténuation.

Ainsi, comme il n'y a pas de cadre normatif applicable à l'aéroport actuel, même avec le projet d'agrandissement réalisé, il importe de s'en remettre aux pratiques de pilotage. Outre l'appui technique qu'offrent les divers systèmes d'assistance de l'aéroport, la commission s'est préoccupée des conditions dans lesquelles travaillent présentement les pilotes. De fait, elle a appris que l'utilisation du Learjet 35 posait de sérieux problèmes de sécurité. En effet, cet avion ne peut être employé que sous certaines conditions météorologiques favorables. En aucun temps il ne peut opérer à sa pleine capacité. L'allongement et l'élargissement de la piste s'avèrent donc justifiés afin d'optimiser et de sécuriser l'utilisation de cet avion. Aussi, la commission souscrit au projet présenté par la Ville de Saint-Georges d'autant que le projet serait financé par les entreprises propriétaires du jet alors que l'aéroport demeurerait public.

L'apport du projet au développement économique a fait l'objet d'un large consensus au sein de la communauté. Tant pour le milieu municipal que celui des affaires, le projet contribuerait à maintenir en place les sièges sociaux des entreprises beauceronnes et favoriserait le développement économique régional.

Au regard des impacts sur la population, la commission retient que le transport des matériaux risque de perturber la qualité de vie des résidents situés le long des itinéraires proposés par le promoteur. Durant les cinq à six mois de la phase I, environ 30 passages de camions à l'heure s'ajouteraient au trafic des routes tandis que 20 à 24 passages de camions sont prévus pour les trois mois de la seconde phase. Aussi, elle considère que la proposition de la Ville d'utiliser un volume significatif de matériaux provenant du site de la phase II comme remblai dans la phase I devrait être accueillie favorablement, sous réserve qu'elle se réalise en respectant l'environnement, puisqu'elle permettrait de réduire substantiellement (six semaines) les impacts sur la vie des résidents. Les risques d'accidents routiers diminueraient, particulièrement aux carrefours concernés. Il en irait de même pour la poussière et la détérioration du climat sonore consécutives au passage des camions. Enfin, les routes et les ponts utilisés ne s'en porteraient que mieux.

En ce qui concerne le climat sonore découlant des avions à l'aéroport de Saint-Georges, seul le Learjet 35 a fait l'objet de préoccupations de citoyens sans lien direct avec le projet présenté. Or, le problème éprouvé par un voisin de l'aéroport est résoluble grâce à une meilleure pratique de réchauffement des moteurs. Le dérangement général soulevé par un second citoyen ne semble toutefois pas partagé par la communauté. Du reste, la piste réaménagée avec le projet permettrait le remplacement partiel du Learjet 35 par un modèle plus performant qui, de l'avis de tous, serait moins bruyant.

L'impact le plus important sur la rivière Pozer serait occasionné par le passage rapproché de la piste lors de la phase I du projet. Il appert que le remblai de la piste déborderait la rive de la rivière et empiéterait dans son littoral. Pour la commission, l'aménagement de la piste devrait être conforme aux objectifs de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et ce, afin de maintenir le régime hydraulique de la rivière et d'en protéger la valeur écologique.

Enfin, la commission retient quelques mesures concernant la sécurité routière lors des travaux, le suivi de l'eau potable, le plan des mesures d'urgence de la Ville et la protection des espèces fauniques.

Fait à Québec,



Alain Cloutier, commissaire
Président de la commission



Nicole Boulet,
commissaire

Ont contribué à l'élaboration et à la rédaction du rapport :

MM. Ioan Bokor, analyste-stagiaire
Louison Fortin, analyste

Avec la collaboration de :

M^{mes} Louise Bourdages, agente d'information
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Roger Beaudoin
M. Claude Fournier
M. Jean-Claude Warren

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

Période du mandat

Du 3 avril 2000 au 3 août 2000

La commission et son équipe

La commission

Alain Cloutier, président
Nicole Boulet, commissaire

Son équipe

Ioan Bokor, analyste-stagiaire
Louise Bourdages, agente d'information
Louison Fortin, analyste
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat
de la commission
Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

L'audience publique

1^{re} partie

11 et 12 avril 2000
Hôtel Le Georgesville
Saint-Georges

2^e partie

9 mai 2000
Hôtel Le Georgesville
Saint-Georges

Les activités de la commission

28, 29 et 30 mars 2000	Rencontres préparatoires à Saint-Georges et Québec
12 avril 2000	Visite publique de l'aéroport et du site projeté

Les participants

Le promoteur et ses collaborateurs

Ville de Saint-Georges	M. Laurent Nadeau, porte-parole M. Robert Poulin
	M. Francis Lessard, Aviation CMP inc. M. Richard Desruisseaux, Aviation CMP inc.
Leurs consultants	M. Serge Berberi, ing., Groupe GLD inc. M. Luc Bherer, ing., Groupe GLD inc. M ^{me} Jacqueline Roy, Roche ltée M. Claude Yockell, Yockell Boilard & Associés

Les personnes-ressources

	Représentants	Mémoire
Direction de la santé publique Chaudière-Appalaches	D ^r Charles Bérubé	
Ministère de l'Environnement	M. Michel Mailhot, porte-parole M. Clément Lapierre	
Ministère de la Sécurité publique	M. Olaff Pilote	
Ministère des Transports du Québec	M. Richard Ringuette	
Municipalité d' Aubert-Gallion	M. Ovila Poulin, maire	
Municipalité régionale de comté de Beauce-Sartigan	M. Jean-Marc Paquet, préfet M. Gilles Piché, directeur général M ^{me} Louise Corriveau, porte-parole	DM12
Société de la faune et des parcs	M. Normand Courtemanche	
Transport Canada	M. Pierre-Roch Forget	

Les entreprises et organismes

	Représentants	Mémoires
Aéropro		DM4
Aviation CMP inc.	M. Richard Desruisseaux	DM6
Avionair inc.		DM18
Boa-Franc inc.		DM19
Centre hospitalier Beauce-Étchemin	M ^{me} Huguette Giroux	DM14
Centre local de développement de Beauce-Sartigan	M. Serge Veilleux	DM21
Chambre de commerce de Saint-Georges	M. Claude Bolduc M. Robert Savard	DM15 DM15.1
Club aéronautique de Beauce inc.	M. Robert Bergeron	DM16
Conseil économique de Beauce	M. Claude Morin	DM11 DM11.1
CRCD Chaudière-Appalaches		DM22
Garaga inc.	M. Pierre Morin	DM13
Grondair, Division Grondin Transport inc.		DM5
Le Groupe Canam Manac inc.	M. Marcel Dutil	DM10
Skyservice		DM20

Les citoyens

	Mémoires
M. Roger Beaudoin	DM17
M. Serge Bolduc	DM1
M. Hugues Drouin	DM9
M. Claude Fournier	
M. Carol Lessard	DM2
M. Francis Lessard	DM3
M. Jean-Claude Warren	DM8 DM8.1
M. Stéphane Therrien	DM7

Au total, 22 mémoires ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Saint-Georges
Saint-Georges

Université du Québec à Montréal
Montréal

Centres de consultation du BAPE
Québec et Montréal

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** VILLE DE SAINT-GEORGES. *Avis de projet*, 28 avril 1998, pagination diverse et cartes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du Ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, janvier 1999, 27 pages.
- PR3** VILLE DE SAINT-GEORGES ET GROUPE GLD INC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement*, rapport final, décembre 1998, 80 pages et annexes.
- PR3.1** VILLE DE SAINT-GEORGES ET GROUPE GLD INC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement*, résumé, août 1999, 12 pages.
- PR4** *Ne s'applique pas.*
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires concernant le projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges*, mai 1999, 7 pages et annexe.
- PR5.1** VILLE DE SAINT-GEORGES ET GROUPE GLD INC. *Addenda à la suite des questions et commentaires du ministère de l'Environnement de mai 1999*, rapport complémentaire, 6 août 1999, 31 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Liste chronologique des avis reçus des ministères et organismes consultés sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 8 septembre 1999 au 16 avril 1999, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, novembre 1999, 4 pages.
- PR8** GROUPE GLD INC. *Correspondance relative à des vérifications effectuées sur la procédure d'évaluation environnementale au niveau fédéral*, 16 mars 1999, 1 page.
- PR8.1** GROUPE GLD INC. *Information complémentaire à la suite de la rencontre du 21 octobre 1999 avec le ministère de l'Environnement*, 28 octobre 1999, 2 pages et annexe.
- PR8.2** GROUPE GLD INC. *Liste des lots touchés par le projet*, 20 décembre 1999, 1 page et 1 carte.

Par le promoteur

- DA1** VILLE DE SAINT-GEORGES ET GROUPE GLD INC. *Transparents de présentation du projet*, 11 avril 2000, non paginé.
- DA2** VILLE DE SAINT-GEORGES. *Coupe type future de l'aérodrome de Saint-Georges*, 12 avril 2000, 1 page.
- DA3** VILLE DE SAINT-GEORGES. *Profil longitudinal de l'aérodrome de Saint-Georges*, 1 page.
- DA4** GROUPE GLD INC. *Transparents relatifs à l'empiètement dans la bande riveraine, les coupes d'empiètement, l'écoingénierie, la page titre de l'étude de bruit des mouvements aériens à l'aéroport international Jean-Lesage et la compilation des résultats moyens du bruit produit au décollage et à l'atterrissage*, 5 pages.
- DA5** GROUPE GLD INC. *Réponses aux questions adressées en audience publique concernant la réévaluation du coût des travaux advenant que la construction impliquerait le même gabarit de piste que celui prévu dans l'étude d'impact, l'estimation des travaux avec des bandes nivelées élargies et la possibilité de créer un micro-climat entre le 40^e Rang et la section de piste phase II*, 26 avril 2000, 3 pages.
- DA6** MUNICIPALITÉ D' AUBERT-GALLION. *Résolution n° 5111-2000 relative à l'appui de la municipalité concernant le projet d'agrandissement de l'aéroport*, 2 mai 2000, 1 page.

Par les ministères et organismes

- DB1** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE BEAUCE-SARTIGAN. *Procès-verbal d'une séance régulière du conseil de la MRC de Beauce-Sartigan relatif à un avis devant être transmis à la CPTAQ concernant deux demandes d'autorisation à des fins autres qu'agricoles dans la municipalité d'Aubert-Gallion*, 26 mai 1999, 2 pages.
- DB2** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE BEAUCE-SARTIGAN. *Carte de la MRC de Beauce-Sartigan*.
- DB3** TRANSPORTS CANADA. *Divers documents relatifs à la présentation de M. Pierre R. Forget*, 11 avril 2000.
- DB4** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Extrait du document intitulé : « Le bassin de la rivière Chaudière : l'état de l'écosystème aquatique, relatif à la qualité des eaux »*, 1996, pagination diverse.
- DB5** SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT. *Extrait du document intitulé : « Nouveaux secteurs résidentiels à proximité des aéroports »*, pagination diverse.
- DB6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Transparents concernant l'analyse du climat sonore*, Direction des évaluations environnementales, 11 avril 2000, non paginé.
- DB7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Transparents concernant la gestion des cours d'eau*, non paginé.
- DB8** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Fiche technique n° 1 : stabilisation naturelle des rives*, mise à jour en décembre 1999, 6 pages.

- DB9** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Fiche technique n° 2 : stabilisation mécanique des rives*, mise à jour en décembre 1999, 8 pages.
- DB10** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Fiche technique n° 8 : pont et ponceau*, mise à jour en décembre 1999, 4 pages.
- DB11** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Fiche technique n° 10 : détournement de cours d'eau*, mise à jour en décembre 1999, 2 pages.
- DB12** MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Incidence de l'aéroport de Saint-Georges sur le développement socioéconomique de la MRC de Beauce-Sartigan*, août 1985, 110 pages.
- DB13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions de la séance du 12 avril 2000 relatives à la capacité des ponts sur les 30^e et 40^e Avenues, et information concernant les accidents survenus sur la route 271 à différents carrefours*, 17 avril 2000, 3 pages.
- DB14** TRANSPORTS CANADA. *Réponse à la question de la séance du 12 avril 2000 concernant le type d'aérodrome requis pour un Lear 60*, 25 avril 2000, 1 page.
- DB14.1** TRANSPORTS CANADA. *Complément d'information relatif à des questions posées lors de la 1^{re} partie de l'audience publique concernant le code de piste associé à un Lear 60 et les agents de remplacement de l'urée*, 27 avril 2000, 1 page.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges par la Ville de Saint-Georges*.

- DT1** Séance tenue le 11 avril 2000, Saint-Georges, 101 pages.
- DT2** Séance tenue le 12 avril 2000, Saint-Georges, 122 pages.
- DT3** Séance tenue le 9 mai 2000, Saint-Georges, 55 pages.