

PLAN DIRECTEUR DE L'AÉROPORT
DE BONAVENTURE
JANVIER 1987



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction du transport aérien
Service de la concertation

CANQ
TR
TI
102
1987

316099

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PLAN DIRECTEUR DE L'AÉROPORT
DE BONAVENTURE
JANVIER 1987

DIRECTION TRANSPORT MARITIME
AÉRIEN ET FERROVIAIRE
REÇU

30 AOÛT 1990

DIRECTEUR D.T.A.

SOUS-MINISTRE ADJOINT SOUS-MINISTRE.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Gen
GAWO

TR
T1

102

1987



Titre et sous-titre du rapport <u>Plan directeur de l'aéroport de Bonaventure</u>				N° du rapport Transports Québec			
				Rapport d'étape ☐ An Mois Jour			
				Rapport final ☒ 8, 7 0, 1 1, 2			
Auteur(s) du rapport <u>Pierre Pourchelle, Louis-Paul Cyr, René Lajeunesse</u>				N° du contrat			
				Date du début d'étude		Date de fin d'étude	
				8, 6 0, 2 1, 8		8, 7 0, 1 1, 2	
Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Direction du Transport aérien Ministère des Transports du Québec				Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports du Québec 700, boul. Saint-Cyrille est 22ième étage Québec, P.Q. G1R 5H1			
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Prévoir les phases de développement de l'aéroport de Bonaventure en fonction des besoins des usagers et de la région.							
Résumé du rapport Le plan directeur, avec une description de l'aéroport, étudie les caractéristiques du territoire desservi et les perspectives de l'aviation pour formuler des recommandations afin de planifier le développement des infrastructures. Il recommande notamment l'acquisition de terrains et le déplacement des bâtiments pour satisfaire les normes de zonage aéroportuaire.							
MINISTÈRE DES TRANSPORTS CENTRE DE DOCUMENTATION 700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e ÉTAGE QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA G1R 5H1							
Nbre de pages 119	Nbre de photos 0	Nbre de figures 14	Nbre de tableaux 12	Nbre de références bibliographiques 12	Langue du document ☒ Français ☐ Anglais	Autre (spécifier)	

Mots-clés

Autorisation de diffusion

☐ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général

Date

DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN

COORDINATION ET RÉDACTION

Pierre Pourchelle
Direction du Transport aérien
Service de la Concertation

RECHERCHE

Louis-Paul Cyr
Gérant, Aéroport de Bonaventure

René Lajeunesse, Ing.
Direction des Tracés et Projets

Une première version a été préparée sous la coordination de Danièle Mongrain, à la Direction du Transport aérien, avec la collaboration d'Edgar Gilbert et de Gilles Paré, de la Direction générale du Génie.

DESSIN ET CARTOGRAPHIE

Suzanne Pilote
François Chayer

SECRÉTARIAT

Sylvie Rousseau
Céline Blais
Gisèle Fortin

TABLE DES MATIERES

LISTE DES FIGURES	VI
LISTE DES TABLEAUX	VII
PRÉFACE	IX
SOMMAIRE	XI
 CHAPITRE I - INFORMATIONS LOCALES	 1
1.1 HISTORIQUE DE LA MUNICIPALITE	1
1.2 LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'AEROPORT	2
1.3 HISTORIQUE DE L'AEROPORT	2
1.4 PROPRIÉTÉ	4
 CHAPITRE II - CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE	 7
2.1 GÉOGRAPHIE	7
2.2 CLIMAT	7
2.2.1 Températures et précipitations	7
2.2.2 Les vents	9
2.3 SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION 01 BAS-ST-LAURENT-GASPÉSIE	9
2.3.1 Population	12
2.3.2 Marché du travail et revenus	15
2.3.3 Les activités économiques	17
2.3.3.1 Agriculture	17
2.3.3.2 Exploitation forestière	17
2.3.3.3 Les mines	18
2.3.3.4 Les pêches maritimes	18
2.3.3.5 L'industrie touristique	19
2.3.3.6 Autres	19
2.4 SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU BASSIN DE BONAVENTURE	21
2.4.1 Population	21
2.4.2 Activités économiques	21
2.4.3 Perspectives	25

-II-

2.5	LES MOYENS DE TRANSPORT	26
2.5.1	Moyens aériens	26
2.5.2	Moyens ferroviaires	27
2.5.3	Services d'autobus	28
2.5.4	Moyens maritimes	28
2.5.5	Le réseau routier	30
2.6	DEMANDES DE LA COLLECTIVITÉ	31
CHAPITRE III - PERSPECTIVES DE L'AVIATION		33
3.1	PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL	33
3.2	FONCTION DE L'AÉROPORT	35
3.3	CONSIDÉRATIONS INTERMODALES	35
3.3.1	Transport routier	36
3.3.2	Transport ferroviaire	36
3.3.3	Transport maritime	37
3.4	POTENTIEL	37
CHAPITRE IV - RELATIONS AÉROPORT - MILIEU		39
4.1	TERRAINS PÉRIPHÉRIQUES DE L'AÉROPORT	39
4.1.1	Topographie et nature des sols	39
4.1.2	Utilisation des sols	40
4.1.3	Zonage agricole	40
4.1.4	Aménagement	43
4.2	ZONAGE PHYSIQUE DE L'AÉROPORT	43
4.2.1	Piste avec approche sans précision	47
4.2.2	Piste avec approche de précision (ILS)	49
4.3	PROTECTION DES AIDES ÉLECTRONIQUES	49
4.4	ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'ENVIRONNEMENT	49
4.4.1	Péril aviaire	50
4.4.2	Dégivrage	50
4.4.3	Bruit	50
4.4.4	Eaux usées, déchets et contaminants	51

-III-

CHAPITRE V - ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT	53
5.1 ROLE DE L'AÉROPORT	53
5.1.1 Classification de l'aéroport	53
5.1.2 Services aériens réguliers	54
5.1.3 Services à la demande	54
5.1.4 Marché	55
5.2 STATISTIQUES ET PRÉVISIONS	55
5.2.1 Mouvements d'appareils	55
5.2.2 Passagers entrants et sortants	57
5.2.3 Origine et destination des passagers	57
5.2.4 Courrier et fret	58
5.2.5 Qualité du service aérien	59
5.2.6 Prévision	60
5.3 AVION CRITIQUE	61
CHAPITRE VI - SYSTÈME DES AIRES DE MANOEUVRES	63
6.1 INVENTAIRE ET CAPACITÉ	63
6.1.1 Piste	63
6.1.2 Voie de circulation	63
6.2 ANALYSE ET PROBLÈMES OPÉRATIONNELS	65
6.2.1 Système de piste	65
6.2.2 Voie de circulation	65
6.3 BESOINS FUTURS	65
CHAPITRE VII - SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE	67
7.1 INVENTAIRE ET CAPACITÉ	67
7.1.1 Aides non visuelles	67
7.1.2 Aides visuelles	67
7.2 ANALYSE DES SYSTÈMES	69
7.2.1 Aides non visuelles	69
7.2.2 Aides visuelles	70
7.3 BESOINS FUTURS	70

CHAPITRE VIII - SYSTÈME DES INSTALLATIONS TERMINALES . . .	73
8.1 AIRE DE TRAFIC	73
8.1.1 Description	73
8.1.2 Analyse et capacité	73
8.1.3 Besoins futurs.	75
8.2 AÉROGARE	75
8.2.1 Description	75
8.2.2 Analyse et problèmes opérationnels	75
8.2.3 Besoins futurs	77
8.3 TRANSPORT DE SURFACE	77
8.3.1 Description	77
8.3.2 Analyse et problèmes opérationnels	79
8.3.3 Besoins futurs	79
8.4 RÉAMÉNAGEMENT	80
CHAPITRE IX - SYSTÈME DES OPÉRATIONS AUXILIAIRES	87
9.1 SERVICE A LA CIRCULATION AÉRIENNE	87
9.2 SERVICES DE TÉLÉCOMMUNICATION ET D'ÉLECTRONIQUE . .	87
9.2.1 Inventaire et capacité	87
9.2.2 Besoins futurs	87
9.3 SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES	88
9.3.1 Inventaire et capacité	88
9.3.2 Besoins futurs	88
9.4 ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT	89
9.4.1 Gestion	89
9.4.2 Besoins futurs	89

CHAPITRE X - SYSTÈME DE SOUTIEN DE L'AÉROPORT	91
10.1 SERVICES UTILITAIRES	91
10.1.1 Eau potable	91
10.1.2 Egout sanitaire	91
10.1.3 Drainage	93
10.1.4 Energie électrique	93
10.1.5 Chauffage	93
10.1.6 Besoins futurs	94
10.2 SERVICES D'ENTRETIEN DE L'AÉROPORT	94
10.3 RAVITAILLEMENT DES AÉRONEFS	94
10.4 ENTRETIEN DES AÉRONEFS	95
10.5 SERVICES DE SECOURS	96
10.6 SERVICES DE SURVEILLANCE	96
10.7 SERVICES DOUANIERS	97
CHAPITRE XI - CONCLUSIONS	99
CHAPITRE XII - RECOMMANDATIONS	101
12.1 LES RECOMMANDATIONS	101
12.2 ÉCHÉANCIERS	102
CHAPITRE XIII - ÉVALUATION DES RETOMBÉES	103
13.1 RETOMBÉES SUR L'AVIATION	103
13.2 RETOMBÉES SUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE	103
13.3 RETOMBÉES SUR L'ENVIRONNEMENT	104
ANNEXE 1	105
ANNEXE 2	111
ANNEXE 3	117
BIBLIOGRAPHIE.	119

LISTE DES FIGURES

1.	Vitesses moyennes des vents et distribution directionnelle des fréquences 1963-1980 Station Caplan	8
2.	Localisation de la Région du Bas-Saint-Laurent - Gaspésie	10
3.	Cartographie des sols	41
4.	Surfaces de zonage	44
5.	Aires de limitation d'obstacles	45
6.	Zonage aéroportuaire: Bande de piste	48
7.	Aire de manoeuvre	64
8.	Localisation du radiophare	68
9.	Aire de trafic	74
10.	Aérogare	76
11.	Chemin d'accès	78
12.	Projet de réaménagement	81
13.	Réaménagement de l'aire de trafic	83
14.	Services utilitaires	92

LISTE DES TABLEAUX

1.	Evolution de la population de la région du Bas St-Laurent - Gaspésie par division de recensement entre 1961 et 1983	11
2.	Perspective d'évolution de population des régions administratives du Québec (Hypothèse moyenne: 1976 et 1996)	13
3.	Caractéristiques des principaux indicateurs reliés au marché du travail dans la région administrative du Bas Saint-Laurent/Gaspésie 1961 à 1985	14
4.	Evolution du revenu personnel disponible par habitant selon les régions administratives du Québec entre 1976 et 1983	16
5.	Population du bassin de Bonaventure	20
6.	Principaux employeurs du bassin de Bonaventure	22
7.	Caractéristiques des indicateurs socio-économiques Comté de Bonaventure	24
8.	Trafic maritime Bas-Saint-Laurent-Gaspésie (1984)	29
9.	Mouvements des aéronefs	56
10.	Passagers	56
11.	Fret	56
12.	Recommandations	101

PRÉFACE

Un aéroport est une vaste propriété où il faut souvent investir des montants substantiels en infrastructures et en matériel. Il ne peut se satisfaire de demi-mesures quant à son entretien, ses services opérationnels et son niveau de sécurité. Il doit répondre à toutes les normes en tout temps. Les perspectives de trafic justifient-elles les investissements?

A Bonaventure, depuis sa création en 1960, l'aéroport a pleinement justifié son existence, d'abord avec la protection des forêts, puis avec les évacuations médicales. Depuis l'installation d'Aéro-Bonaventure en 1972, on y a vu l'établissement d'une ligne aérienne et la venue d'estivants fortunés. Peut-être deviendra-t-il un chaînon déterminant dans la commercialisation du poisson frais.

A quel genre d'activité l'aéroport devra-t-il faire face? La région bénéficiera-t-elle de l'installation d'équipements d'approche plus précis?

Répondre à ces questions, c'est le but du plan directeur. Il faut prendre des décisions sur des faits et classer les priorités selon les tendances économiques. L'examen des différents éléments a conduit à un certain nombre de recommandations longuement soutesées quant au rapport coûts/bénéfices. Des dispositions sont aussi envisagées pour répondre à d'éventuels besoins. Mais d'abord et avant tout, c'est la sécurité aérienne qui devra primer.

SOMMAIRE

CHAPITRE I: INFORMATIONS GÉNÉRALES

L'aéroport est situé à cinq kilomètres au nord-est de Bonaventure. Doté d'une piste de 1 830 m (6 000 pieds), il dispose notamment de balisage lumineux, d'un radiophare (NDB), de communications VHF/HF et de carburant pour avion.

CHAPITRE II: CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE DESSERVI

Le bassin desservi par l'aéroport de Bonaventure est une bande littorale, située en bordure de la Baie des Chaleurs d'une centaine de kilomètres de longueur, qui compte quelque 36 000 habitants. L'économie repose sur l'agriculture, l'exploitation forestière, la pêche maritime et le tourisme.

CHAPITRE III: PERSPECTIVES DE L'AVIATION

Le plan directeur du Golfe du Saint-Laurent souligne que cette région, qui s'étend sur 300 000 km², n'a que 6,5% de la population du Québec. C'est dire que la population dispersée a besoin d'aviation pour raccourcir les distances tout en posant un problème de rentabilité: la clientèle n'est pas nombreuse.

A Bonaventure, on s'attend à une légère augmentation du trafic des passagers et peut-être à une croissance plus forte du volume de fret si la commercialisation du poisson frais prend de l'expansion.

CHAPITRE IV: RELATIONS AÉROPORT-MILIEU

Le relief aux environs de l'aéroport est peu accidenté. La seule contrainte topographique est une dépression importante à l'extrémité de la piste 32. Les terrains voisins sont des fermes non exploitées ainsi que des boisés. Cependant, toute construction dans le secteur est régie par le règlement municipal de construction.

Pour protéger une piste avec approche de précision, il faudrait acquérir les terrains voisins afin de satisfaire aux normes de zonage aéroportuaire.

Il n'y a pas de problème concernant l'environnement à Bonaventure.

CHAPITRE V: ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT

En 1985, il y a eu 3 449 mouvements d'aéronefs, 9 822 passagers et 49,2 tonnes de fret.

L'aéroport sert de base-satellite aux avions-citernes du gouvernement et aux appareils de Conifair qui pulvérisent des insecticides sur les forêts. Il accueille le "jet-set" qui vient à la pêche au saumon.

CHAPITRE VI: SYSTÈME DES AIRES DE MANOEUVRES

La piste, orientée 14-32, est asphaltée et balisée. La voie de circulation pour aller au hangar doit être relocalisée.

CHAPITRE VII: SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Le radiophare non directionnel doit être remplacé. Outre le balisage lumineux, l'aéroport est équipé de VASIS, de lumières d'approche et d'un phare rotatif.

CHAPITRE VIII: INSTALLATIONS TERMINALES

L'aérogare convient aux besoins. L'aire de stationnement n'est pas toujours assez grande et les bâtiments sont trop près de la piste pour répondre aux normes du zonage. Le chemin d'accès et le stationnement des autos devront être relocalisés.

CHAPITRE IX: SYSTÈME DES OPÉRATIONS AUXILIAIRES

Un poste de radio-communication Unicom émet et reçoit sur 129.6 MHz.

La nomination d'un gérant familier de l'aviation et de la région fait beaucoup pour améliorer les relations publiques, notamment en ce qui concerne les demandes de la population pour des équipements plus sophistiqués.

CHAPITRE X: SYSTÈME DE SOUTIEN

L'aéroport est alimenté en eau et en électricité, mais il aurait besoin d'un système électrique de secours. Il est relié au réseau téléphonique. Les eaux usées sont évacuées à travers deux fosses septiques. Le déneigement est effectué à contrat. Les carburants disponibles sont le 100/130 et le jet B.

Les services de secours disposent d'un camion de pompiers, d'une remorque à poudre et d'une remorque de premiers soins.

CHAPITRE XI: CONCLUSIONS

L'aéroport de Bonaventure a amplement rempli son rôle d'origine et procure à la population de cette région des services réguliers, de même que la possibilité d'évacuation médicale rapide. Il accueille en outre les jets des estivants fortunés et pourrait recevoir des skieurs selon la formule nouvelle des avions de la capacité des autobus.

CHAPITRE XII: RECOMMANDATIONS

NATURE	COÛT ESTIMÉ	ÉCHÉANCIER	RESPONSABLES
III. PERSPECTIVES DE L'AVIATION			
LOC-DME	1 M \$	1990	TC
Réaménagement des feux de bord de piste	100 000 \$	1988	MTQ
Remplacer le NDB par un NDB de T-C	250 000 \$	1988	TC
Publier les routes de compagnies raccor- dées au nouveau NDB		1988	MTQ
IV. RELATIONS AÉROPORT-MILIEU			
Transmettre les orientations à la MRC		1987	MTQ
Acquérir du terrain pour reculer les bâti- ments	450 000 \$	1988	MTQ
VI. SYSTÈMES DES AIRES DE MANOEUVRES			
Modifier la voie de circulation au hangar	65 000 \$	1988	MTQ
VIII. INSTALLATIONS TERMINALES			
Reculer et agrandir le stationnement avions	410 000 \$	1989	MTQ
Regrouper les services		1989	MTQ
Déplacer le chemin d'accès et le stationne- ment autos	225 000 \$	1989	MTQ
X. SYSTÈME DE SOUTIEN			
Réévaluer les systèmes d'adduction d'eau, de chauffage et d'égout		1989	MTQ
Génératrice de secours	150 000 \$	1989	MTQ
Services douaniers			

CHAPITRE I

INFORMATIONS LOCALES

1.1 HISTORIQUE DE LA MUNICIPALITÉ

A l'origine, Bonaventure était un poste de pêche qui a été brûlé par le Commodore Lord Byron après la bataille de Restigouche. Il doit son nom à Simon Pierre Denys de Bonaventure (1654-1711), principal compagnon de Pierre Lemoyne d'Iberville.

En 1760, une douzaine de familles acadiennes fuyant la déportation sont venues s'y établir. Un siècle plus tard, en 1860, c'était l'érection canonique de la paroisse et, l'année suivante, la formation de la municipalité dont les ressources principales étaient l'agriculture, la pêche et la forêt.

L'amélioration des transports, avec la construction du chemin de fer par Quebec Oriental Railway qui a atteint New-Carlisle en 1909, a progressivement ouvert la voie à l'industrie touristique. La construction de la promenade le long de la mer, en 1938, dénote le souci d'aménager le site pour le plaisir du visiteur.

1.2 LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'AÉROPORT

L'aéroport de Bonaventure est situé par 48°04' de latitude nord et 65°28' de longitude ouest, à cinq kilomètres au nord-est du village de Bonaventure.

Il occupe une partie des lots 552-1, 553, 553-1, 554, 554-3, 555-1, 555-5, 750-1, 750-2, 751, 752-1 et 752-2 du cadastre du Canton Hamilton, rang II et rang nord-ouest de la rivière Bonaventure, pour une superficie totale de 46,78 hectares (115,6 acres).

L'aéroport est doté d'une piste de 1 830 m (6 000 pieds) par 45 m (150 pieds) asphaltée, orientée 14-32 et d'une aérogare installée en 1981. Il dispose d'un radiophare, d'un phare rotatif, d'un système de communications VHF/HF et de carburant pour avion 100/130 et Jet-B.

1.3 HISTORIQUE DE L'AÉROPORT

Nous rappellerons dans ce chapitre les principales dates de l'implantation et des améliorations apportées à l'aéroport de Bonaventure:

- 1960-61 aménagement par le ministère des Terres et Forêts d'une piste gravelée et balisée d'une longueur de 1 220 m (4 000 pieds) et d'une largeur de 60 m (200 pieds) servant aux aéronefs affectés à la protection contre les feux de forêt.

- . 1962-63 construction d'une aérogare
- . 1966 transfert de la propriété de l'aéroport au ministère des Transports et Communications
- . 1969 installation d'un radiophare portatif (NDB)
- . 1966 à 1971 travaux mineurs de réfection à la piste (compactage, nivelage, drainage)
- . 1972 allongement de la piste à 1 340 m (4 400 pieds) et réfection du stationnement des aéronefs
installation d'Aéro Bonaventure à l'aéroport
- . 1973 pavage et marquage de la piste
- . 1974-75 allongement de la piste à 1 830 m (6 000 pieds) et balisage lumineux
- . 1974 Service aérien Gaspé - Bonaventure - Mont-Joli offert par Air Gaspé/Les Ailes du Nord
- . 1976-77 construction du hangar d'Aéro Bonaventure
- . 1978 installation d'un radiophare (NDB) par le Ministère des Transports du Québec
- . 1979 achat de terrain pour améliorer le zonage aéroportuaire
- . 1980 installation d'une nouvelle aérogare (bâtiments préfabriqués) et construction d'un chemin d'accès
- . 1982 installation d'un système d'aides visuelles lumineuses: feux à éclat, VASIS, feux d'approche

- . 1984 mise en place de services de secours avec camion-pompe
- . 1985 installation d'un ARCAL
achat d'une balayeuse d'aéroport
- . 1986 préparation d'un projet d'acquisition de terrain
pour relocaliser les bâtiments aéroportuaires

1.4 PROPRIÉTÉ

L'aéroport appartient au gouvernement du Québec et il est administré par le ministère des Transports, Direction générale des Opérations, Région 01 Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, district 04 de New-Carlisle.

Le ministère de l'Energie et des Ressources y entretient d'importantes installations pour la protection des forêts.

Des baux ont été contractés avec les entreprises suivantes:

- Tilden - Entente 645-104-5901-1. Bureau dans l'aérogare

Loyer: 345 \$/an + 9 % des revenus
Echéance: 87-01

- Quebecair - deux locaux de l'aérogare

Loyer: 220 \$ par mois
Echéance: 88-08

- Gestion Armand Lelièvre - terrain pour hangar

Superficie: 1 296 m²
Loyer: 420 \$/ an
Echéance: 88-10

- Les Pétroles Claude Poirier

Loyer: 75 \$/ an
Superficie: 15 X 15 m = 225 m²
Echéance: 88-11

CHAPITRE II

CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

2.1 GÉOGRAPHIE

Le bassin desservi par l'aéroport de Bonaventure est une bande littorale, située en bordure de la Baie des Chaleurs, d'environ 120 kilomètres de longueur, de Nouvelle à Newport, et d'une largeur de douze à quinze kilomètres. Elle est bornée au nord par des monts qui s'élèvent à 1 300 pieds. L'aéroport lui-même est à une altitude de 120 pieds.

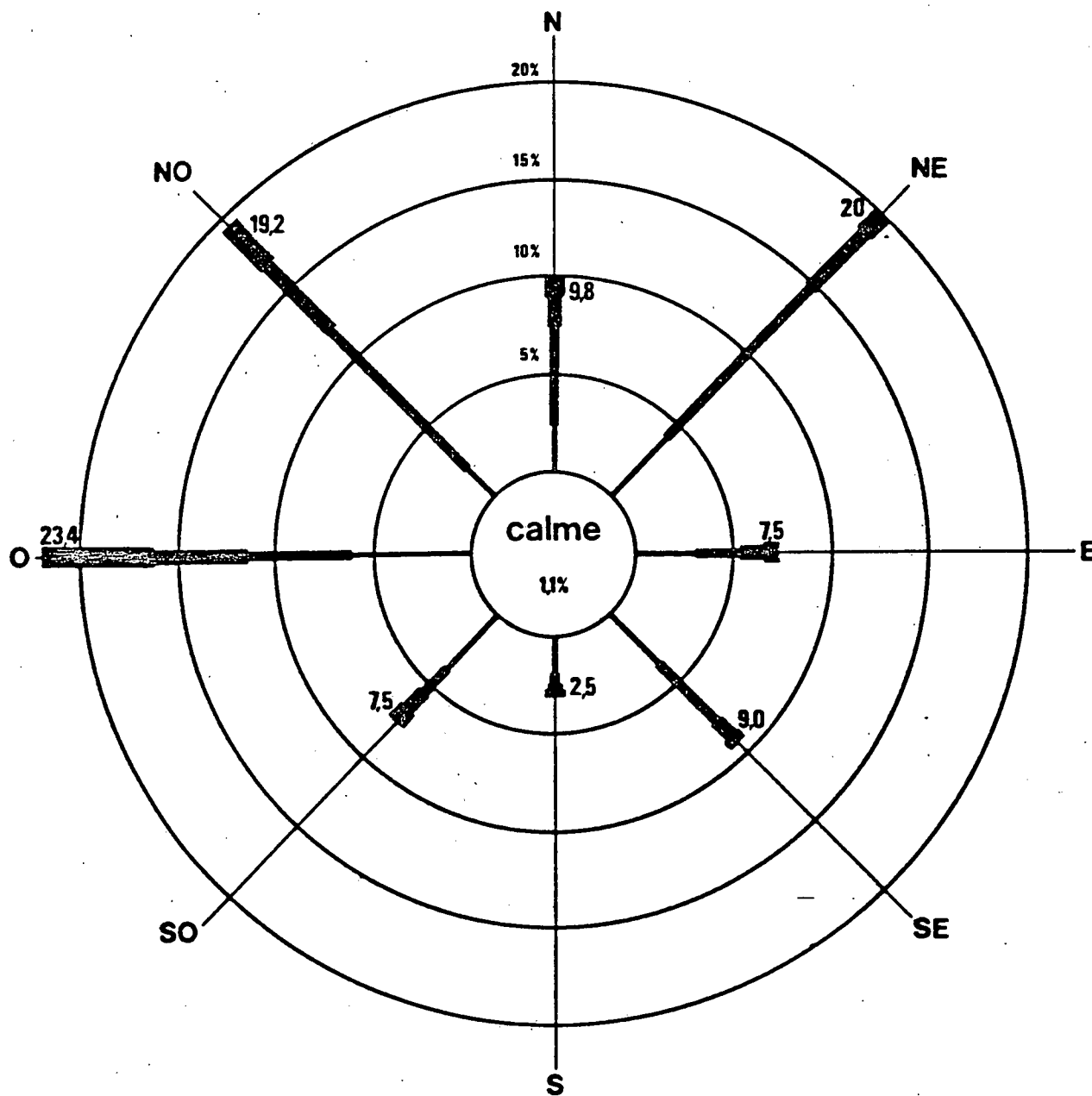
2.2 CLIMAT

Comme il n'existe pas de station météorologique à Bonaventure, nous retiendrons les observations relevées à la station de Caplan, à 18 km à l'ouest de Bonaventure.

2.2.1 Températures et précipitations

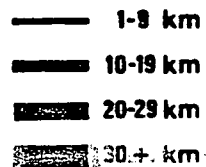
Les données concernant les températures et les précipitations ont été accumulées de 1951 à 1980. Elles indiquent une température maximale moyenne de $-5,6^{\circ}$ en janvier et de $22,1^{\circ}$ en juillet. La température minimale moyenne de janvier se situe à $-13,5^{\circ}$ et celle de juillet à $13,1^{\circ}$.

VITESSES MOYENNES DES VENTS ET DISTRIBUTION DIRECTIONNELLE DES FRÉQUENCES 1963-1980



Station: CAPLAN

VITESSE DU VENT



Il y a en moyenne 140 jours de gel par an.

La région reçoit 253,7 cm de neige par an avec les plus fortes précipitations en janvier (64 cm). La neige qui reste au sol est la plus haute à fin février avec 23,5 cm.

2.2.2 Les vents

Selon les observations effectuées de 1963 à 1980 par le ministère de l'Environnement, les vents soufflent de l'ouest pendant 23,4 % du temps, du nord-ouest pendant 19,2 % et du nord-est pendant 20 %.

La direction, la vitesse et la fréquence des vents montrent que l'orientation actuelle de la piste (NE-SO) est adéquate. Pendant les années pour lesquelles les données sont disponibles (1963-1973), un vent de travers de 55 km/h n'a été observé que pour 2 % des relevés.

Des informations météorologiques sont fournies par le gérant de l'aéroport aux pilotes qui le demandent.

2.3 SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION 01

BAS ST-LAURENT-GASPÉSIE

L'aéroport de Bonaventure fait partie de la Région 01, Bas-St-Laurent-Gaspésie, et le bassin qu'il dessert présente les mêmes caractéristiques générales que la région.

PLAN DIRECTEUR DE L'AÉROPORT DE BONAVENTURE LOCALISATION DE LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT — GASPÉSIE

FIGURE 2

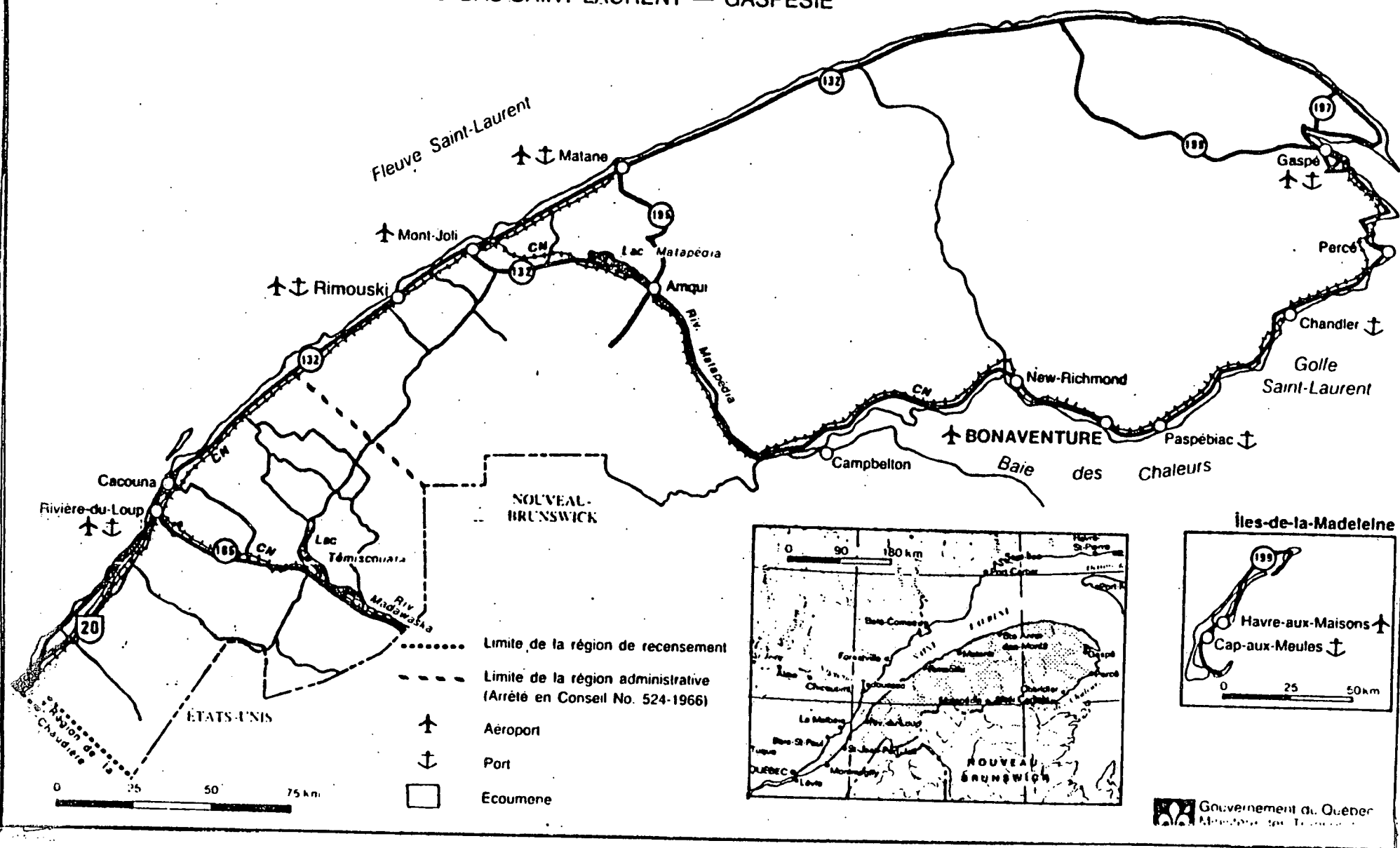


TABLEAU 1

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT/GASPÉSIE
PAR DIVISION DE RECENSEMENT ENTRE 1961 ET 1983

DIVISION DE RECENSEMENT	NOMBRE D'HABITANTS ('000)				TAUX DE CROISSANCE OU DE DÉCROISSANCE		
	1961	1971	1981	1983	1961/71	1971/81	1981/83
01 - Iles-de-la-Madeleine	12,5	13,3	14,1	14,3	6,6	5,8	1,4
02 - Gaspé-Est	41,3	41,7	41,2	41,4	0,9	-1,3	0,5
03 - Gaspé-Ouest	20,5	18,8	19,9	18,8	-8,6	6,0	-5,5
04 - Bonaventure	43,0	41,7	40,5	40,4	-2,9	-2,9	-0,2
05 - Matapédia	35,6	26,9	23,7	23,6	-24,5	-11,7	-0,4
06 - Matane	35,1	30,3	30,0	30,4	-13,7	-1,0	1,3
07 - Rimouski	65,3	64,3	69,1	70,9	-1,6	7,0	2,6
Région 01	253,3	237,0	238,5	239,8	-6,4	0,6	0,5
LE QUÉBEC	5 259,2	6 030,0	6 438,4	6 523,8	14,6	6,4	1,3

SOURCE: Statistique Canada et Financial Post, Canadian Markets (1984)

La région 01 est reconnue comme une "région-ressources" et se caractérise essentiellement par l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles. Sa situation et ses composantes biophysiques conditionnent grandement ses activités socio-économiques.

C'est une péninsule de 450 km par 140 km dans sa plus grande largeur. Elle jouxte le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine. Elle occupe une position excentrique par rapport aux grands centres économiques nord-américains. En raison du relief, l'écoumène se retrouve essentiellement le long du littoral.

2.3.1 Population

En 1983, la Région 01 comptait 239 800 habitants par rapport à 253 300 en 1961 (tableau 1). Une diminution d'environ 16 000 âmes s'est effectuée au cours de la période 1961-1971 et résulte de migrations vers d'autres régions. La population s'est stabilisée au cours de la décennie suivante.

Malgré le récent redressement, les perspectives d'évolution de la population demeurent, selon l'analyse du Bureau de la Statistique du Québec, passablement négatives (tableau 2). Ainsi, en fonction de l'hypothèse moyenne qui, selon le B.S.Q.(1), a la plus haute probabilité de réalisation, l'évolution de la population serait continuellement négative jusqu'à la fin du siècle.

(1) B.S.Q. Perspectives démographiques pour le Québec:
4 hypothèses 1973-1986-2001, MIC 1976.

TABLEAU 2

PERSPECTIVE D'ÉVOLUTION DE POPULATION
DES RÉGIONS ADMINISTRATIVES DU QUÉBEC
(HYPOTHÈSE MOYENNE : 1976 - 1996)

RÉGION ADMINISTRATIVE	NOMBRE D'HABITANTS			ÉVOLUTION (EN %)	
	1976	1986	1996	1976 - 1986	1986 - 1996
01 - Bas-Saint-Laurent-Gaspésie	228 305	219 889	213 384	- 3,7	- 3,0
02 - Saguenay-Lac-Saint-Jean	284 220	312 000	332 197	8,9	6,0
03 - Québec	978 730	1 007 355	1 021 409	2,8	1,4
04 - Trois-Rivières	422 995	426 529	425 474	0,8	- 0,2
05 - Estrie	229 720	236 400	241 869	2,8	2,3
06 - Montréal	3 540 510	3 812 932	4 062 520	7,1	6,1
07 - Outaouais	270 780	320 481	365 039	15,0	12,2
08 - Abitibi-Témiscamingue	147 660	146 152	143 392	- 1,0	- 1,9
09 - Côte-Nord et 10 - Nouveau-Québec	131 135	172 754	201 841	24,0	14,4
Le Québec	6 234 055	6 654 429	7 007 125	6,3	5,0

Région-ressource

SOURCE: Bureau de la Statistique du Québec

- (1): L'hypothèse moyenne est basée sur la combinaison des éléments suivants: fécondité: 1,8 enfants par femme, soit 2 enfants par famille; migration nette positive de 7 000 personnes (Québec, B.S.Q., 1976).

TABLEAU 3
CARACTÉRISTIQUES DES PRINCIPAUX INDICATEURS RELIÉS AU MARCHÉ DU TRAVAIL
DANS LA RÉGION ADMINISTRATIVE DU BAS-SAINT-LAURENT/GASPÉSIE
(1961 à 1985)

INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES	1961	1971	1981	1985
Population active	91 273	98 995	90 000	93 000
Taux de chômage	8,3	16,0	17,9	20,1
Taux d'activité	45,7	45,7	50,7	51,0

SOURCE: Statistique Canada

- (1): Personnes âgées de 15 ans et plus, non pensionnaires d'une institution, qui travaillent pour ou sans rémunération, ou sont à la recherche de travail, ou sont en cessation temporaire d'emploi.
- (2): Défini par le rapport entre la population active et la population totale de 15 ans et plus.

2.3.2 Marché du travail et revenus

Entre 1961 et 1971, bien que la population ait diminué de 6 % durant la même période, la population active a augmenté de 8 %. Cette situation s'explique principalement par l'entrée massive des femmes sur le marché du travail: en effet, durant cette période la population active féminine s'est accrue de 45,4 %. D'autre part, l'augmentation de la population active s'accompagnait d'un accroissement du taux de chômage qui passait de 8,3 % en 1961 à 16 % en 1971 (Tableau 3).

Au cours de la décennie 1971-1981, la population active régressait de 9 % tandis que le taux de chômage continuait à s'accroître pour atteindre près de 18 %. En décembre 1985 il se situait à 19,3 % (Statistique Canada, # 71 001).

Par ailleurs, il semble que l'évolution du taux de chômage dans l'Est du Québec soit en partie intimement lié à l'évolution de la situation économique de la Côte-Nord et du Nouveau-Québec. Les travaux de la Baie James, ainsi que l'exploitation des ressources forestières et minières de la Côte-Nord et du Nouveau-Québec ont contribué grandement à absorber les excédents de main-d'oeuvre de la région 01. Or, les activités de la région Côte-Nord - Nouveau-Québec ont considérablement diminué. Il est probable que les travailleurs originaires de l'Est du Québec choisissent de revenir dans leur région d'origine où le marché de l'emploi est déjà saturé.

En 1983, la région 01 était caractérisée par le plus faible revenu par habitant au Québec qui se situait à 7 039 \$, mais qui s'était nettement amélioré depuis 1980 (voir tableau 4).

TABLEAU 4

ÉVOLUTION DU REVENU PERSONNEL DISPONIBLE⁽¹⁾ PAR HABITANT

SELON LES RÉGIONS ADMINISTRATIVES DU QUÉBEC

ENTRE 1976 ET 1983

16

RÉGION ADMINISTRATIVE	REVENU PAR HABITANT (\$)			VARIATION DES REVENUS (%)		COMPARAISON DES REVENUS (%) EN INDICE: QUÉBEC = 100		
ANNÉES	1976	1980	1983	1976/80	1980/83	1976	1980	1983
01 - Bas-St-Laurent/Gaspésie	3 348	4 980	7 039	48,7	41,3	69,3	67,8	71,8
02 - Saguenay-Lac-St-Jean	4 430	6 677	9 123	50,7	36,6	91,7	90,9	93,0
03 - Québec	4 397	6 703	9 092	52,4	35,6	91,0	91,3	92,7
04 - Trois-Rivières	4 103	6 156	8 632	50,0	40,2	84,9	83,8	88,0
05 - Estrie	4 066	6 149	8 502	51,2	38,3	84,2	83,7	86,7
06 - Montréal	5 242	7 976	10 575	52,2	32,6	108,5	108,6	107,8
07 - Outaouais	4 579	6 987	9 335	52,6	33,6	94,8	95,2	95,2
08 - Abitibi-Témiscamingue	4 250	6 405	8 907	50,7	39,1	88,0	87,2	90,8
09 - Côte Nord/Nouveau Québec	5 390	8 213	9 397	52,4	14,42	111,6	111,8	95,8
Québec	4 830	7 343	9 810	52,0	33,6	100,0	100,0	100,0

(1): Le revenu personnel disponible s'obtient par la soustraction des impôts directs du revenu personnel

Source: Financial Post, Canadian Markets (1984)

2.3.3 Les activités économiques

L'exploitation des ressources primaires demeure la principale activité économique que l'on peut diviser en quatre secteurs: l'agriculture, l'exploitation forestière, les mines et les pêches maritimes.

Le tourisme joue aussi un rôle de premier plan dans l'économie.

2.3.3.1. Agriculture

La région 01 compte 293 000 hectares de terre à bon potentiel situées sur les terres basses et les vallées de Matapédia et Madawaska. Les principales productions sont les produits laitiers et l'élevage du porc et du bovin. Les trois productions constituent près de 80 % de la valeur de la production agricole régionale. On compte environ 4 000 fermes dans la région.

2.3.3.2 Exploitation forestière

Les ressources forestières de la Région 01 se concentrent sur les plateaux des hautes terres, où elles couvrent un territoire de près de 45 500 km².

L'industrie des pâtes et papiers utilise plus de 40 % des abattages de la forêt publique, cependant qu'elle absorbe la presque totalité des espèces résineuses du domaine privé. D'autre part, une cinquantaine de scieries débitent la quasi-totalité du bois d'oeuvre de la région.

2.3.3.3 Les mines

La production minière de la région est essentiellement basée sur l'exploitation du cuivre et de l'argent. Elle représente respectivement près de la moitié et environ le tiers de la production totale québécoise de cuivre et d'argent. La région produit aussi la totalité du molybdène québécois et possède la seule mine de sel, aux Iles-de-la-Madeleine.⁽¹⁾

Elle compte en outre onze tourbières, des sablières et 17 carrières de calcaire et de grès.

En 1983, l'industrie minière a investi 9,3 millions \$ dans la région, mais l'effondrement des cours mondiaux du cuivre n'a pas favorisé son expansion.

L'industrie minière affecte peu l'activité à l'aéroport de Bonaventure.

2.3.3.4 Les pêches maritimes

L'Est du Québec regroupe 90 % des activités québécoises de pêche commerciale et plus de 70 % des pêcheurs du Québec, avec 3 278 pêcheurs et 1 426 embarcations en 1981⁽¹⁾.

A cet égard, le potentiel est important du fait que les Québécois n'ont consommé, en une année, que 7 kg de poisson par personne alors qu'ils ont mangé en moyenne 104,7 kg de viande. Il y aurait donc de la place pour un produit de bonne qualité.

(1) Source: Le Québec Statistique (1985/86)

L'un des obstacles à l'expansion du marché, dit-on, est la rupture des approvisionnements lorsqu'on ne pêche pas, mais ce n'est pas plus vrai pour le poisson que pour les fraises. L'industrie doit faire un effort pour rendre attrayant un produit rapidement périssable s'il n'est pas convenablement traité, conservé ou transporté avec la plus grande diligence. Sur ce dernier point, le transport aérien constitue une solution de choix si les volumes sont substantiels et raisonnablement réguliers.

2.3.3.5 L'industrie touristique

La région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie occupe le troisième rang comme lieu touristique après Montréal et Québec.

La concentration de la population et des services le long du littoral, associée à l'attrait que représente l'omniprésence de la mer, contribue à maintenir les touristes le long d'un circuit linéaire et continu. Cette activité saisonnière a permis l'installation de nombreux établissements hôteliers.

En 1984, on a estimé que 280 000 touristes avaient passé 221 518 nuitées en Gaspésie où les revenus touristiques ont atteint 81,1 M\$, créant 4 115 emplois. La mise en valeur de pentes de ski pourrait grossir ces chiffres.

2.3.3.6 Autres

En plus de ces cinq secteurs économiques, l'activité commerciale de détail s'est développée en fonction des besoins locaux. Les services (bureaux gouvernementaux, hôpitaux, éducation) constituent une autre source d'emplois importante, principalement dans les centres urbains, notamment Rimouski, la capitale régionale.

TABLEAU 5
POPULATION DU
BASSIN DE BONAVENTURE

MUNICIPALITÉ	1974	1984
Nouvelle	2 508	2 330
Saint-Omer	1 160	1 310
Carleton	2 500	2 850
Maria	2 040	2 400
Saint-Jules	495	400
Grande-Cascapédia	340	240
New-Richmond	4 020	4 290
Saint-Alphonse	1 057	960
Caplan	2 020	2 070
Saint-Siméon	1 432	1 390
Saint-Elzéar	330	630
Bonaventure	2 650	3 050
New-Carlisle	1 856	1 760
Paspébiac-Ouest	660	810
Paspébiac	3 019	3 380
Hope	885	940
Hope-Town	295	370
Saint-Godefroi	750	630
Shigawake	450	560
Port-Daniel-ouest	1 055	1 060
Port-Daniel-est	860	980
L'Anse-aux-Gascons	1 520	1 580
Newport	2 500	2 460
TOTAL	34 402	36 450
		+ 6 %

Source: Bureau de la Statistique du Québec

2.4 SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU BASSIN DE BONAVENTURE

2.4.1 Population

Le bassin desservi par l'aéroport de Bonaventure compte environ 36 000 habitants dont 71,8 % en dispersion rurale, répartis entre Nouvelle et Newport.

Il est constitué essentiellement de la MRC de Bonaventure à laquelle on peut ajouter les localités de Carleton, Maria, Nouvelle, Port-Daniel, Saint-Omer, l'Anse-aux-Gascons et Newport.

Comme le montre le tableau 5, la population du bassin de Bonaventure s'est accrue de 6 % de 1974 à 1984 et pourrait croître encore modérément avec une augmentation des activités de pêche, de construction navale et de loisirs.

2.4.2 Activités économiques

L'économie du comté de Bonaventure repose sur des activités primaires, soit l'agriculture, l'exploitation forestière et les pêches. Les activités tertiaires (commerces, administration) sont complémentaires aux activités primaires et sont concentrées dans les principaux centres urbains.

En effet, les villes de New-Carlisle, Carleton, Maria et Bonaventure regroupent les emplois du secteur tertiaire, alors que New-Richmond et Paspébiac concentrent l'emploi dans la transformation du bois et du poisson.

TABLEAU 6
PRINCIPAUX EMPLOYEURS DU BASSIN DE BONAVENTURE

MUNICIPALITÉS	EMPLOYEUR 1984	NOMBRE D'EMPLOYÉS	SECTEUR D'ACTIVITÉ	FONCTION ÉCONOMIQUE MUNICIPALE DOMINANTE
Bonaventure	Breuages A. Lelièvre	28	Boissons gazeuses	Centre d'activité tertiaire de service et de commerce
	C.S. Val d'accueil	100/125	Commission scolaire	
Carleton	Assn. coop. des pêcheurs de Carleton	50	Poisson congelé et salé	Centre d'activité tertiaire de service et de commerce
	Lacroix Lumber Ltée	300/450	Exploitation forestière	
	C.S.R. Baie des Chaleurs	350/400	Commission scolaire	Centre d'activité tertiaire de service
Maria	C.S. Tracadieche	100/200	Commission scolaire	
	Centre hospitalier de Maria	350/400	Hôpital	Centre d'activité tertiaire communication (radio-téléphone) et administration publique
	Résidence St-Joseph	50/100	Maison de retraite	
New-Carlisle	Regional School Board of Gaspesia	200/250	Commission scolaire	Double fonction où domine une activité économique secondaire du secteur pâtes et papiers
	Gouvernement provincial	450/500	Adm. publique	
New-Richmond	Consolidated Bathurst Ltée	400/500	Pâtes et papiers	Double fonction où domine une activité économique secondaire du secteur pâtes et papiers
	Pavage Beaubassin Inc. et Pavage L.D. Inc.	140 (10 mois)	Construction de route de béton bitumineux	
	Assn. coop. forestière de St-Edgar	55	Bois à pâte; bardeaux de cèdre, latte d'épINETTE	Double fonction où domine une activité économique secondaire du secteur pâtes et papiers
	Les Industries L.P. Inc.	46	Bardeaux de cèdre, bois d'oeuvre	
	C.S. locale de New-Richmond	50/60	Commission scolaire	Double fonction où domine une activité économique secondaire du secteur pâtes et papiers
	Gouvernement du Canada	35	Adm. publique	
	Gouvernement du Québec	49	Adm. publique	Double fonction où domine une activité économique secondaire du secteur pâtes et papiers
	Ville de New-Richmond	24	Adm. publique	
Paspébiac	C.S. Mgr Matte	50/100	Commission scolaire	Double fonction où domine une activité économique secondaire du secteur pâtes et papiers
	Gouvernement du Québec	100	Adm. publique	

Sources: Travail Québec, Les CMQ: leur profil, leur marché, janvier 1980
OPDQ, Compilation du Service des projets spéciaux, 1980
Inventaire industriel du M.I.C., 1984
Répertoires Scott, Fabricants du Québec 86/87

Selon le dernier recensement, en 1981, le comté de Bonaventure comptait 11 700 emplois répartis dans 540 entreprises (1984) dont 88 % avaient moins de 20 employés⁽¹⁾. On y dénombre 477 fermes qui exploitent 14 781 hectares de terres cultivées et 4 403 hectares de pâturages⁽²⁾. L'industrie des pâtes et papiers a absorbé 763 183 m³ de bois en 1984, et les 11 scieries ont débité 309 108 m³. Dans le secteur des pêches, la valeur des prises au débarquement a atteint 4,2 millions \$ en 1984 pour 4 609 tonnes de poisson.

L'industrie manufacturière, secteur faible de l'économie régionale, a connu peu de modification car les productions répondent aux besoins du marché (apprêt du poisson, usine de papier). Le principal employeur demeure la Consolidated Bathurst avec près de 500 emplois.

Le secteur tertiaire (commerce, administration, services) comprend les emplois permanents qui se sont développés avec l'industrie touristique et l'implantation de bureaux gouvernementaux.

En 1983, le revenu personnel disponible pour le comté de Bonaventure était de 6 865 \$ comparativement à 9 810 \$ pour l'ensemble du Québec et 7 039 \$ pour la région 01.

(1): Les données disponibles concernant l'emploi et les activités économiques sont celles du comté de Bonaventure, dont le territoire couvre les MRC de Bonaventure et d'Avignon.

(2): Source: Conseil de développement économique de la Baie de Chaleurs Inc.

TABLEAU 7
CARACTÉRISTIQUES DES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES
COMTÉ DE BONAVENTURE

INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES	1976	1981	VARIATION
Population active	12 395	14 185	+ 14,4 %
Taux de chômage	19,4 %	25,7 %	+ 6,3 %
Taux d'activité	48,0 %	52,5 %	+ 4,5 %

Source: Statistique Canada

- (1) Personnes âgées de 15 ans et plus, non pensionnaires d'une institution qui travaillent avec ou sans rémunération, ou sont à la recherche de travail, ou sont en cessation temporaire d'emploi.
- (2) Défini par le rapport entre la population active et la population totale de 15 ans et plus.

Les emplois saisonniers et le fort taux de chômage (voir tableau 7) ont conduit bon nombre de travailleurs à quitter la région pour les grands chantiers (Baie James, Côte-Nord etc...) favorisant l'activité de l'aéroport.

2.4.3 Perspectives

Il semble que, pour le comté de Bonaventure, après une longue décroissance de la population, on assiste à un renversement de situation. L'industrie touristique a stimulé l'économie de la région et devrait encore se développer. Il y a un potentiel important de ski au Mont Carleton, à 62 km de Bonaventure, qui culmine à 1 800 pieds, avec une dénivellation de 1 500 pieds. Comme il y a une antenne de télévision au sommet, une route est ouverte toute l'année.

On vient de découvrir le plaisir d'une descente en canot dans la rivière Bonaventure. C'est un superbe parcours de 54 km en pleine nature où l'on peut s'adonner aux joies de la pêche et du camping. Une structure commerciale est amorcée avec une trentaine de canots à louer.

Parallèlement, d'autres activités comme la pêche et la construction navale retrouvent une nouvelle vitalité. Les Chantiers maritimes de Paspébiac reprennent vie après 18 ans d'inactivité. Devenus la propriété de Rivtow Industries de Vancouver, ils ont des contrats pour la construction de quatre bateaux de pêche de 60 à 65 pieds de longueur en 1986 pour un chiffre d'affaires d'environ 5 millions \$. On prévoit qu'ils auront 78 employés au mois d'août.

Toutes ces activités sont susceptibles d'augmenter modérément le trafic à l'aéroport de Bonaventure, non que les touristes vont venir en avion, mais les représentants de fournisseurs le feront sans doute un peu plus souvent.

Quant à la pêche, elle peut affecter l'aéroport de façon considérable. Dans la saison du homard qui dure dix semaines, il y aurait peut-être quatre tonnes de homard à transporter chaque semaine. Les poissonniers avancent de gros chiffres équivalents à 900 tonnes de poisson à expédier par avion par année. Même s'il faut exercer une certaine circonspection, on sait que le transport du poisson par avion est effectué dans d'autres pays et qu'il favorise grandement les ventes.

2.5 LES MOYENS DE TRANSPORT

2.5.1 Moyens aériens

La région de la Gaspésie compte quatre aéroports majeurs desservis par un transporteur commercial, soit Mont-Joli, Gaspé, les Iles-de-la-Madeleine et Bonaventure.

L'aéroport de Mont-Joli est l'aéroport régional puisqu'il demeure le principal point de correspondance pour Quebecair afin de desservir la péninsule gaspésienne, les Iles-de-la-Madeleine et la Côte-Nord.

Les aéroports de Gaspé, les Iles et Bonaventure sont desservis quotidiennement. Le billet Montréal-Bonaventure coûte 186 \$ pour un aller simple (avril 1986). Un tarif excursion offre une réduction de 50 %.

En plus de ces quatre aéroports, l'aéroport de Charlo, situé au Nouveau-Brunswick, dessert une partie de la Baie des Chaleurs. Cet aéroport est desservi par Eastern Provincial Airways qui relie Montréal quotidiennement.

Des améliorations seraient apportées à la piste de Pabos (4 200' en terre), situé à une centaine de kilomètres de Bonaventure sous prétexte que c'est un endroit plus central pour les captures de poisson. La valeur des débarquements serait de 14 M \$ autour de Pabos, 9,2 M \$ à Gaspé et seulement 660 000 \$ à Bonaventure.

2.5.2 Moyens ferroviaires

Via Rail effectue un service voyageur entre Montréal et Gaspé (ligne Montréal - Halifax) via Matapédia à raison d'un aller et retour par jour.

Une correspondance (changement de train) est nécessaire entre Matapédia et Gaspé. Aucun service ferroviaire ne dessert la rive nord de la Gaspésie.

Le coût de base du trajet Montréal - Gaspé est de 70 \$ pour un aller tandis qu'un aller et retour à l'intérieur de dix (10) jours est de 105 \$ (avril 1986).

En 1976, dernière année de publication du volume de trafic, on estimait à près de 57 000 le trafic passager vers Gaspé. De ce nombre, 54 % provenait de Montréal, 8 % de Québec et 23 % du trafic intrarégional (péninsule gaspésienne).

On assiste depuis les dernières années à une diminution constante du service voyageur et on peut prévoir une disparition éventuelle de ce service, selon les commentaires recueillis.

2.5.3 Service d'autobus

Voyageur effectue deux services voyageurs, un par la rive nord, l'autre par la rive sud via la vallée de la Matapédia. Le service s'effectue à raison de deux aller et retour, sept jours par semaine par chacune des rives.

Rivière-du-Loup demeure le point de correspondance des deux services.

Le coût du trajet aller et retour Montréal - Gaspé est de 160,10 \$ (tarif de base) tandis que le tarif le moins élevé (moins de cinq jours) est de 104,70 \$.

Voyageurs effectue aussi le transport de petits colis sur ces services voyageurs.

2.5.4 Moyens maritimes

La région compte de nombreux ports dont dix traitent un tonnage substantiel. Ils sont échelonnés le long de la péninsule de Rivière-du-Loup à New-Richmond. Le tonnage de Cap-aux-Meules, aux Iles-de-la-Madeleine, n'est pas assez conséquent pour être présenté dans les statistiques.

En tout, les ports de la région 01 traitent 1,3 millions de tonnes de marchandises diverses. Le port de Matane est le plus important avec 450 000 tonnes, suivi de près par celui de Rimouski avec près de 400 000 tonnes. Ces deux ports enregistrent 64,1 % du trafic régional (voir tableau 7).

TABLEAU 8

TRAFIC MARITIME

BAS-SAINT-LAURENT-GASPÉSIE (1984)

PORT	CABOTAGE (TONNES)	INTERNATIONAL (TONNES)	CARGAISONS PRINCIPALES
Carleton		16 378	Bois de construction
Chandler	31 206	71 073	Mazout, papier journal
Gaspé	89 663	80 603	Mazout
Gros Cacouna	10 001	87 058	Bois de construction journal
Matane	399 520	49 821	Bois à pâte, produits marins
Mont-Louis		10 706	Cuivre, minerais
New-Richmond	55 140		Papier journal
Paspébiac	13 327		Mazout, produits marins
Rimouski	383 503	2 930	Bois de construction
Ste-Anne-des- Monts	3 472		Mazout, produits marins
	958 832	318 569	
	1 304 401		

Dans la région immédiate de Bonaventure, les ports les plus importants sont ceux de Chandler (102 584 t), New-Richmond (55 140 t) et Paspébiac (13 327 t). Ils servent surtout au transport des produits du pétrole et du bois, ainsi que de produits marins.

Le port de Gaspé sert aux activités de pêche, au chantier maritime, aux escales de quelques bateaux de croisière mais surtout pour le transport de produits de la mine Noranda à Murdochville.

2.5.5 Le réseau routier

La route la plus importante s'avère la route de ceinture 132 qui dessert tout le peuplement littoral de la limite ouest de la région à Matapédia, et revient fermer la boucle à Mont-Joli. Trois segments principaux sillonnent la péninsule, soit la route 185 passant dans la vallée de la Témiscouata, la 195 reliant la municipalité du Lac Humqui à la ville de Matane et la 198 partant de l'Anse Pleureuse et rejoignant Gaspé par les terres. L'auto-route 20 se rend jusqu'à Cacouna. La 197 longe le Parc de Forillon à l'ouest et la 199 constitue l'arête principale des Iles-de-la-Madeleine. Les routes secondaires sont nombreuses, particulièrement dans la région de Rivière-du-Loup.

L'ensemble du réseau comprend 8 780 kilomètres de routes dont 40 % est pavé.

2.6 DEMANDES DE LA COLLECTIVITÉ

L'économie de la région est fragile et il est assez naturel que les habitants, dans le désir de consolider leurs conditions de vie, réclament des moyens qui favorisent l'expansion économique. Dans ce sens, les corps constitués, au nom de la population, demandent, aussi bien pour le transport aérien que pour l'infrastructure routière ou ferroviaire ou maritime, des améliorations qui, par elles-mêmes, apportent de l'activité dans la région.

En réponse à ces demandes, les études coûts/bénéfices doivent être déterminantes. Est-ce qu'un I.L.S. va faire croître le trafic à Bonaventure? Toute les investigations que l'ont a pu faire n'ont pas apporté de preuve convaincante. Doit-on fournir un service douanier à l'aéroport? Le service serait apprécié et payé. En améliorant l'accueil dans la région à des gens fortunés, on ne peut que les inciter à revenir plus souvent.

Au printemps dernier, la population et ses représentants réclamaient un avion plus gros. Ils l'ont obtenu et les voyageurs semblent satisfaits. Du point de vue du fret, la demande n'a pas augmenté sensiblement malgré une capacité accrue.

A cet égard, le plan directeur du Golfe de Transports Canada demeure assez discret, même s'il conclut que le meilleur avion serait le DHC-6 de 18 places. Nous examinerons ces questions plus en détail dans les rubriques appropriées.

CHAPITRE III

PERSPECTIVES DE L'AVIATION

3.1 PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL

Le plan directeur régional commandé par Transports Canada souligne que la région du Golfe du Saint-Laurent, comprenant la Haute, la Moyenne, la Basse Côte Nord et Anticosti d'une part, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et les Iles-de-la-Madeleine d'autre part, n'a que 6,5% de la population du Québec, pour une superficie de plus de 300 000 km².

C'est dire que la population dispersée a besoin d'aviation pour raccourcir les distances tout en posant un problème de rentabilité: la clientèle n'est pas nombreuse.

Rien ne laisse présager une modification importante de la structure économique de cette région qui reste vulnérable aux fluctuations du marché de ses ressources.

On estime que la propension au voyage aérien reste basse et que le nombre de mouvements d'appareils et de passagers, de même que les volumes de cargo et de courrier n'excéderont pas, au cours des dix prochaines années, les pointes qui ont été connues de 1977 à 1980.

Transports Canada a soigneusement examiné l'intention manifestée par Québecair de régionaliser son réseau local, car au seul chapitre des pistes, le passage du HS-748 au Boeing 737 nécessiterait un investissement de 73 M \$ pour allonger plusieurs

pistes et refaire l'aéroport de Gaspé. C'est une accumulation de contraintes difficile à surmonter lorsqu'on évalue le potentiel sur cette ligne à une trentaine de passagers par jour dans les deux sens.

Le ministère fédéral a mandaté Aviaconsul Inc. pour réaliser une étude concernant le type d'appareil à exploiter sur le réseau. On y conclut que le DHC-6 de 18 places a les valeurs nettes les plus élevées pour le service intra-Gaspésie et que Bonaventure n'est pas viable comme plaque tournante, le potentiel de trafic entre le Nouveau-Brunswick et la région étudiée demeurant faible. On rappelle qu'en 1978, les Ailes du Nord ont procuré un service Charlo-Mont-Joli avec correspondance pour Sept-Iles, Montréal et Québec. Il y a eu en moyenne trois passagers par jour.

L'étude recommande l'installation d'un LOC-DME à Bonaventure (1 M \$). Les autres recommandations pour Bonaventure sont les suivantes:

- réaménagement des feux de bord de piste (100 000\$);
- ratification d'un protocole d'entente sur l'entretien et la vérification du VASIS (conclu depuis);
- remplacer le NDB actuel par un NDB de Transports Canada (250 000\$);
- publier les routes de compagnies raccordées au nouveau NDB de Bonaventure.

Incidentement, le plan directeur du Golfe recommande le financement (845 000\$) du pavage de la piste de Pabos, à la condition que le MEIR réalise un programme de relance économique.

A notre sens, il serait plus prudent d'utiliser d'abord les aéroports de Gaspé et de Bonaventure, puisqu'il faut de toute façon acheminer les cargaisons de poisson par camion jusqu'à l'aéroport quel qu'il soit, pour voir comment le trafic se développe. Le peu de trafic qui transite par Gaspé et Bonaventure actuellement indique que la demande est faible. A si courte distance de deux aéroports récemment équipés, il ne semble pas que la construction d'un troisième aéroport stimule beaucoup le transport aérien du poisson. De ce fait, les investissements projetés à Pabos ne paraissent pas justifiés.

3.2 FONCTION DE L'AÉROPORT

L'aéroport est une escale de transporteur aérien régulier. Le service de classe 2 est exploité par Quebecair Inter (filiale de Quebecair) avec un Sweringen Metro de 19 places. C'était une base d'opérations de Conifair qui faisait de l'épandage d'insecticides avec des avions de type DC-4 et DC-6.

C'est une base occasionnelle pour les avions-citernes CL-215 du Gouvernement du Québec et il s'y fait une quarantaine d'évacuations médicales par an. Cinq petits avions y sont basés.

On estime que l'aéroport réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de 1,5 M \$ par an.

3.3 CONSIDÉRATIONS INTERMODALES

En raison de l'éloignement des grands centres urbains, le transport aérien prend un caractère essentiel. Pendant la saison

de pêche, les expéditions de poisson gagnent beaucoup à un transport rapide.

3.3.1 Transport routier

A cause de la longue chaîne de petites localités en bordures de la mer, la route joue un rôle de premier plan. L'automobile, l'autobus et le camion sont des moyens de transport très utilisés sauf quand on va loin. On est à plus de 600 km de Québec, 900 km de Montréal, 400 km de Sept-Iles plus deux ou trois heures de traversier, etc.

Un bon exemple est celui du préfet de la MRC de Bonaventure, M. Jean-Guy Poirier. S'il prend l'avion pour assister à une réunion à Québec, il ne s'absente qu'une journée de son travail et cela lui coûte, avec une nuit à l'hôtel, 582\$. S'il prend la route, il doit s'absenter trois jours et son voyage revient à 882 \$.

Pour les denrées périssables comme le poisson, les fruits ou les légumes, l'avion est aussi avantageux. Il ne faut que quatre heures pour se rendre à Montréal tandis que, par la route, il faut une quinzaine d'heures.

3.3.2 Transport ferroviaire

Le chemin de fer souffre aussi de la longueur du trajet. Il faut une dizaine d'heures, dans les meilleures conditions, pour se rendre à Montréal. Comme les trains de voyageurs ne prennent pas de marchandises, le transport de denrées périssables par le train est aléatoire.

3.3.3 Transport maritime

Etre au bord de la mer, c'est avantageux pour les cargaisons de vrac comme le bois de pulpe, le papier-journal, les produits pétroliers, mais ce n'est pas pratique pour l'expédition du poisson frais que l'on y pêche.

3.4 POTENTIEL

En raison de l'expansion économique et touristique modérée, on peut entrevoir un léger accroissement du trafic des passagers à l'aéroport de Bonaventure.

En ce qui concerne le fret, il devrait connaître une expansion notable avec l'accroissement récent du marché du poisson frais. Plusieurs poissonniers voudraient faire venir des crevettes de la Côte Nord par avion, un total d'environ 1 000 kilos par semaine. Il y a du homard à expédier, peut-être jusqu'à quatre tonnes par semaine en saison. Il est certain que si le transport par avion de ces crustacés s'établit, il entraînera l'expédition d'espèces plus communes mais tout aussi appréciées du consommateur quand elles sont fraîches, sole, morue, crabe, maquereau, etc. Au bout de la ligne, si le transport de poisson par avion prend de l'ampleur, il provoquera, dans l'autre sens, la livraison aérienne de légumes et de fruits frais.

CHAPITRE IV

RELATIONS AÉROPORT - MILIEU

4.1 TERRAINS PÉRIPHÉRIQUES DE L'AÉROPORT

4.1.1 Topographie et nature des sols

Le relief aux environs du site de l'aéroport est relativement peu accidenté. La seule contrainte topographique se situe à l'extrémité de la piste 32, à l'intersection de la rue Beauséjour et du chemin d'accès à l'aéroport où une dépression importante limite toute expansion de l'aéroport de ce côté. Cette dépression rend aussi cette intersection dangereuse, la visibilité s'en trouvant réduite (voir figure 6). Des modifications, au coût de 150 000\$, sont proposées.

Une étude sommaire des sols⁽¹⁾ effectuée en 1982 démontre que les sols sur lesquels est aménagé l'aéroport de Bonaventure n'imposent pas de contrainte majeure. Par contre, une zone de till saturé d'eau située à l'ouest des réservoirs devra être évitée dans tout projet d'agrandissement puisque des travaux importants de remplacement et de drainage seraient nécessaires dans ce secteur.

(1) Lettre de Claude Tremblay, division de la Géologie, service des Sols et Chaussées, Ministère des Transports du Québec, datée du 19 avril 1982.

4.1.2 Utilisation des sols

La municipalité de Bonaventure possède un plan directeur d'urbanisme qui a été réalisé en 1970 par la firme Marc Dancose, urbaniste. Le plan directeur était accompagné d'un plan et d'un règlement de zonage, lesquels furent modifiés en 1975.

Cependant, le plan directeur et les règlements ne s'appliquent qu'au village de Bonaventure et excluent par le fait même le secteur de l'aéroport.

Actuellement, les terrains voisins de l'aéroport sont des fermes non exploitées ainsi que des boisés. Par contre, toute construction dans le secteur de l'aéroport est régie par le règlement municipal de construction.

4.1.3 Zonage agricole

En vertu de la loi 90, loi sur la protection du territoire agricole, une partie du territoire de Bonaventure est décrétée zone agricole. Ce territoire inclut les terrains de l'aéroport pour lesquels le ministère des Transports du Québec s'adresse à la Commission de protection du territoire agricole pour les faire dézoner.

Les terrains adjacents à l'aéroport sont aussi zonés agricoles et advenant une extension de l'aéroport, ces terrains devront faire l'objet de la même procédure de dézonage de la part du Ministère.

LOCALISATION DU PROJET
AÉROPORT DE BONAVENTURE
MUNICIPALITÉ
BONAVENTURE
COMTE MUNICIPAL
BONAVENTURE
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
BONAVENTURE
RÉGION, DISTRICT, CODE GÉOGRAPHIQUE
04 04 04-19-19

Légende
 G = zone vulnérable d'importance
 T = Till
 T_E = Till saturé d'eau avec
 localement des zones
 de matières organiques
 ou de terre vives.
 - haut de butte
 - pente de déblai
 - fosse de drainage
 - Matériaux de berge

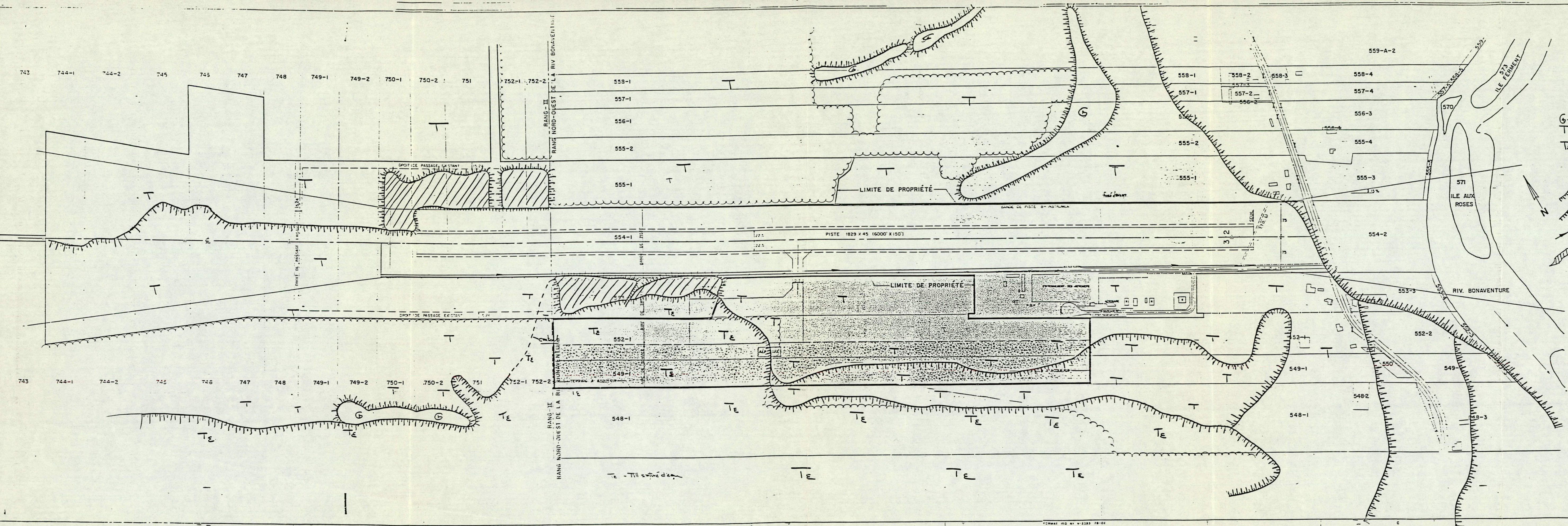
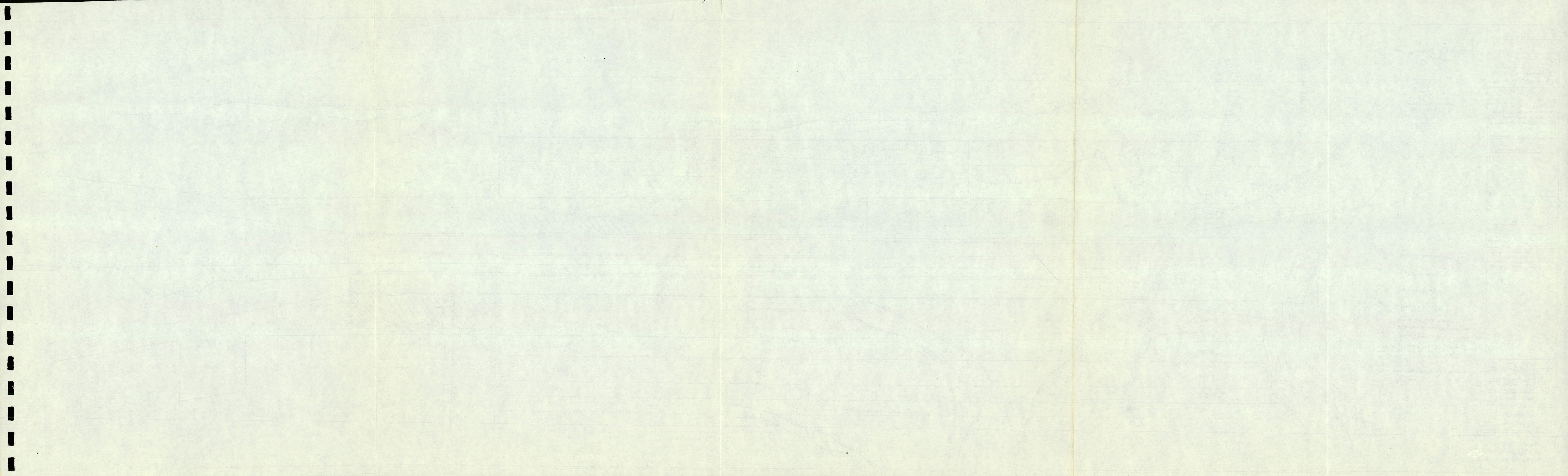


FIGURE 3

Cartographie
des
Sols.

par: *Fred Tremblay*

Ministère des Transports
SERVICE DES TRACES & PROJETS DE QUÉBEC
DIVISION - PROJETS
OBJET - PROJET D'AMÉNAGEMENT PISTE B - INSTRUMENT (2)
ÉCHELLE 0 100
CERTIFICATION TECHNIQUE
TH-82-1.7-1.00
CERTIFICATION CLASSÉMENT
3 5



4.1.4 Aménagement du territoire

En vertu de la loi 125, loi sur l'urbanisme, les municipalités sont regroupées en municipalités régionales de comté (MRC) lesquelles sont chargées d'élaborer un schéma d'urbanisme conjointement avec les municipalités membres.

La municipalité régionale de comté de Bonaventure qui comprend 16 municipalités dont celle de Bonaventure a complété la première partie de son schéma d'urbanisme. On y prévoit une zone de protection de 200 m sur les côtés de la piste et de 800 m dans le prolongement ouest. Si l'on se réfère aux normes du TP-312 (voir figures 4 et 5) de Transports Canada, ces distances sont insuffisantes. En ce qui concerne les obstacles en hauteur, la protection doit s'étendre dans un rayon de 4,5 km à partir du point de référence, pour une piste 4D ou 3C de précision.

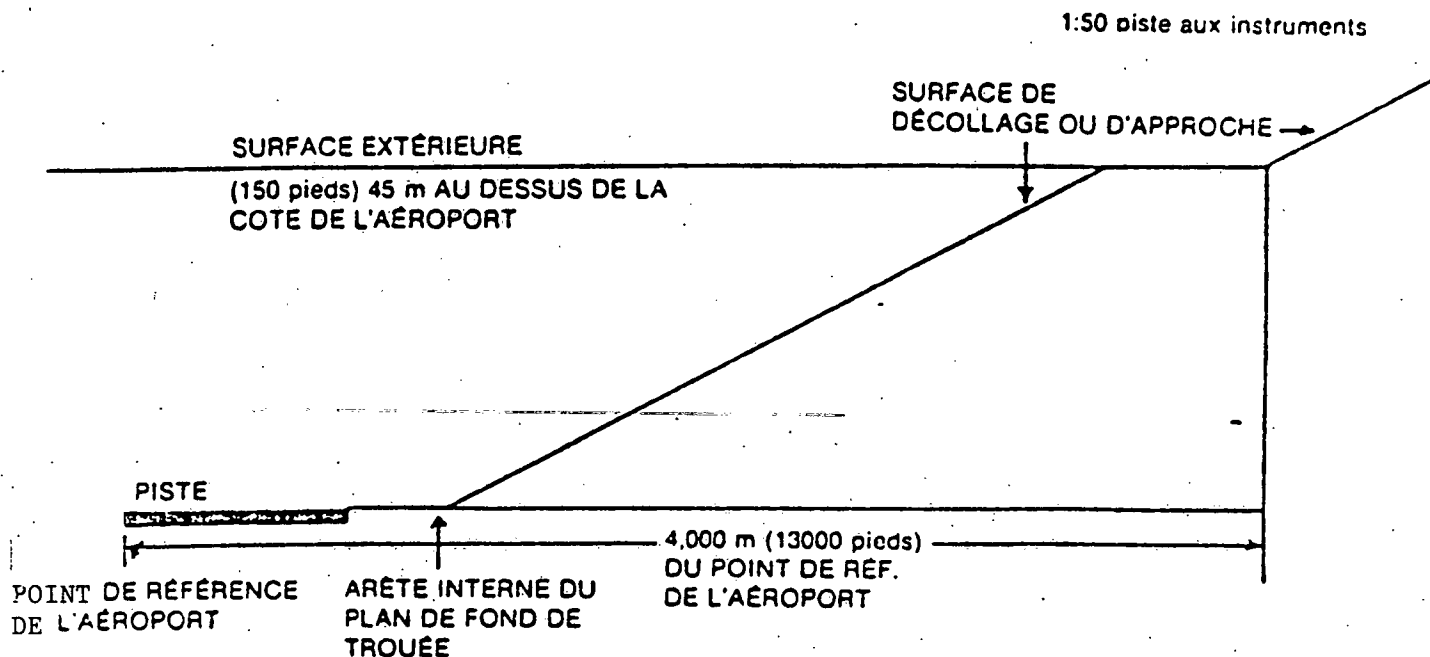
4.2 ZONAGE PHYSIQUE DE L'AEROPORT

Les terrains entourant les pistes d'atterrissage sont régis par différentes règles quant à l'utilisation des espaces aériens. Ces règles de zonage varient principalement en fonction de l'avion critique, ainsi que du type d'approche utilisé. En plus des zones d'approche et de décollage qui sont des espaces essentiels à protéger, il y a aussi des plans inclinés sur les côtés de la piste, appelés surfaces de transition, qu'il est aussi important de protéger.

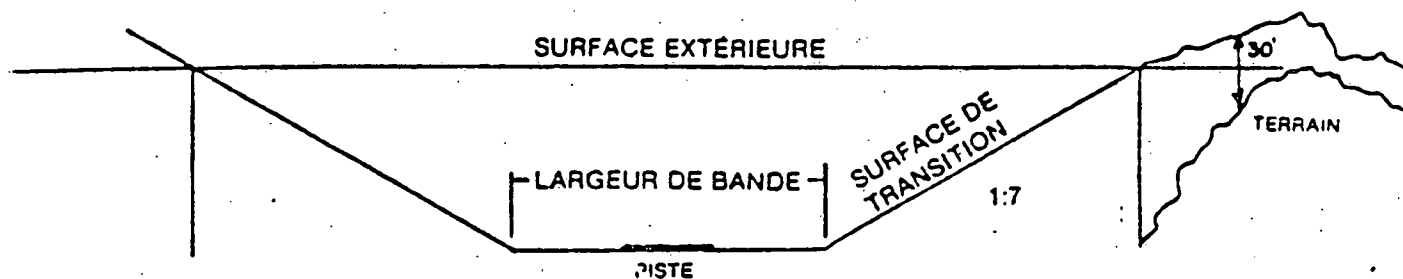
FIGURE 4

SURFACES DE ZONAGE

VUE DE PROFIL



COUPE TRANSVERSALE



M - Metres

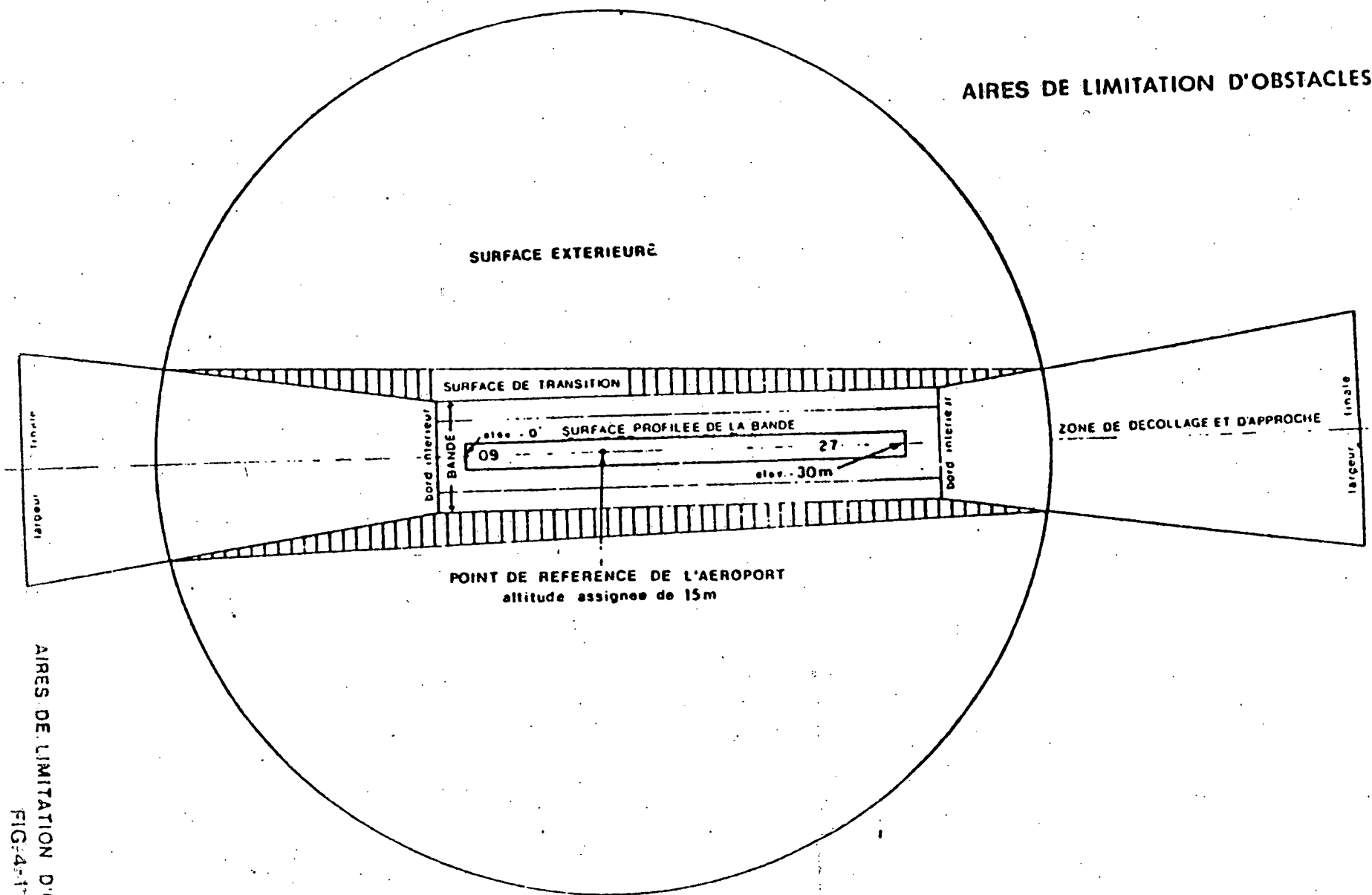


FIGURE 5

Le TP-312 quantifie et délimite bien toutes les restrictions de zonage à respecter afin de rendre sécuritaires les manœuvres des aéronefs autour des aéroports.

Si l'on applique ces règles de zonage à l'aéroport de Bonaventure, un problème surgit au niveau des surfaces de transition. En effet, les installations aéroportuaires (aérogares, stationnement des aéronefs, hangars, réservoirs) viennent en conflit avec la zone de transition à protéger. Ces interférences sont plus ou moins importantes selon la catégorisation de la piste et entraînent des modifications à apporter qui sont du même ordre.

La piste de l'aéroport de Bonaventure entre dans la codification 4 D en raison de sa longueur et de l'envergure de l'avion critique DC-6 (35,8 mètres). Bien que cet avion vienne épisodiquement à Bonaventure, Transports Canada l'a retenu comme avion critique. Par ailleurs, le service aérien se rend à Bonaventure en moyenne deux fois par semaine avec un DH-125 ou le F-27, le premier exigeant une piste de 5 400'. Le DC-6, à sa charge marchande pour l'épandage d'insecticides, a besoin d'une piste d'au moins 5 500' au niveau de la mer. L'écartement de ses roues est de 9,75 mètres.

La piste peut être classée dans les pistes avec approche de précision si des équipements de type ILS sont susceptibles d'y être installés.

4.2.1 Piste avec approche sans précision

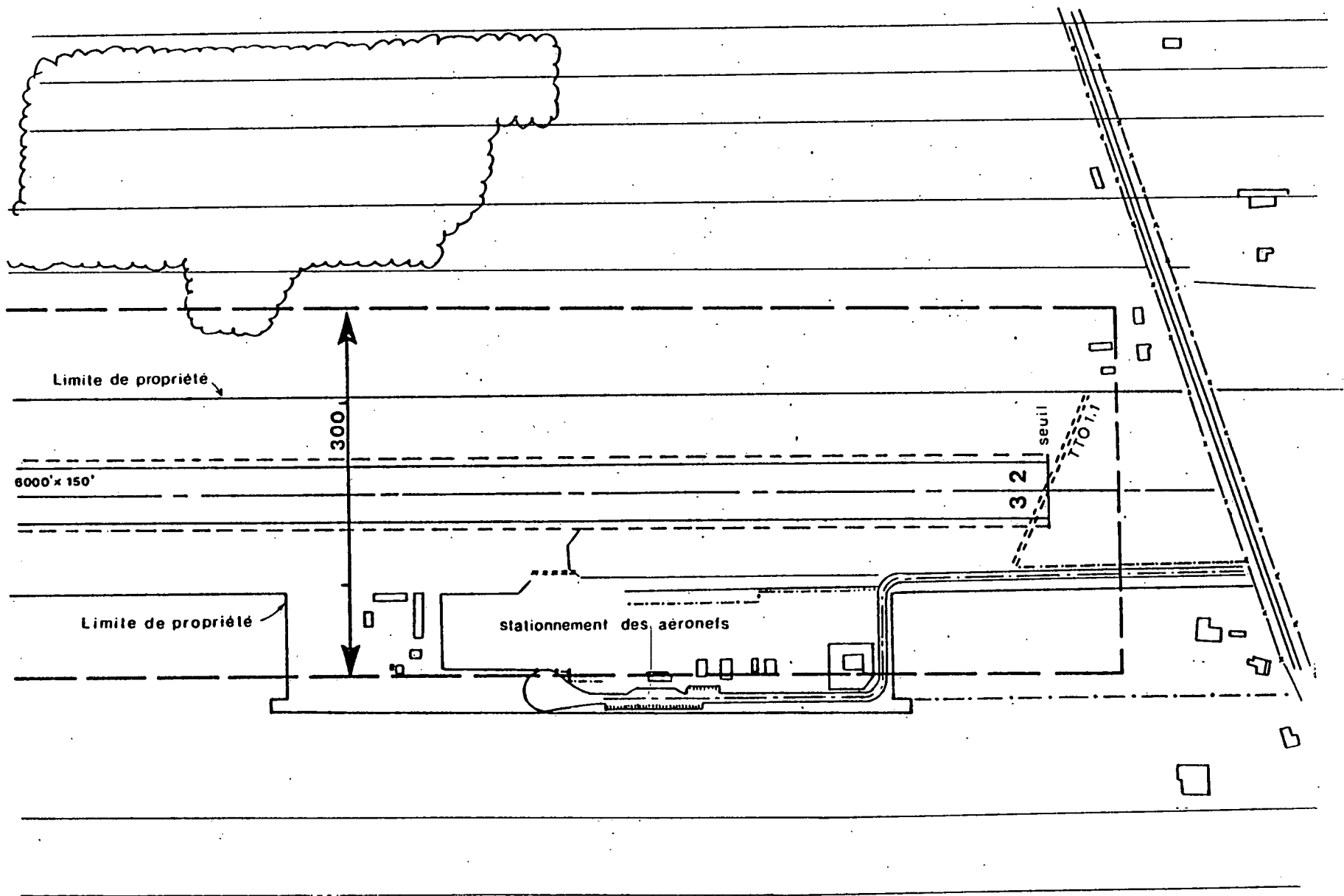
La piste actuelle a une longueur de 1 830 mètres (6 000') et une largeur de 45 mètres. Comme l'avion critique, le DC-6, nécessite une longueur de plus de 1 800 mètres de piste et a un écartement des roues de plus de 9 mètres, le code correspondant est D. La largeur de la piste ne doit pas avoir moins de 45 mètres.

Cette catégorie demande une largeur de bande ou une longueur d'arête interne de 150 mètres de chaque côté de la ligne médiane de la piste, puis ensuite une pente de transition de 14,3 % (voir figure 5).

Dans ces conditions, les bâtiments deviennent des obstacles et l'aire de trafic actuelle devient inutilisable. Il faut reculer les bâtiments et les réservoirs situés à l'ouest du stationnement des aéronefs.

Les nouvelles normes de zonage aéroportuaire impliquent donc une relocalisation complète du système des installations terminales ainsi que de la route d'accès. La largeur de bande de piste requise étant supérieure aux terrains dont le Ministère est propriétaire, il faut envisager l'acquisition de terrains et le déplacement de bâtiments.

figure 6 ZONAGE AÉROPORTUAIRE : BANDE DE PISTE



4.2.2 Piste avec approche de précision (ILS)

Différentes catégories de pistes peuvent être équipées d'instruments pour approche de précision. Dans ces cas, les règles de zonage, selon les nouvelles normes, correspondent à celles qui s'appliquent aux approches sans précision, soit une bande de piste de 150 mètres de chaque côté de la ligne médiane de la piste, puis ensuite une pente de transition de 14,3 %. On aboutit aux mêmes conséquences que précédemment: la relocalisation des bâtiments, des réservoirs, du stationnement des aéronefs et de la route d'accès.

4.3 PROTECTION DES AIDES ELECTRONIQUES

L'aéroport de Bonaventure est équipé d'un radiophare non directionnel. La seule restriction pour protéger un tel équipement est de ne pas avoir de ligne à haute tension montée sur pylône d'acier à moins de 800 mètres de l'antenne émettrice.

4.4 ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'ENVIRONNEMENT

Dans l'ensemble, l'exploitation de l'aéroport de Bonaventure ne cause pas de problème majeur à l'environnement.

4.4.1 Péril aviaire

Les collisions entre les aéronefs et les oiseaux présentent des dangers variables suivant le poids des oiseaux. Elles sont plus fréquentes qu'on ne le croit généralement. On a relevé, par exemple, 74 incidents avec des canards aux Etats-Unis entre 1961 et 1967.

De ces collisions peuvent résulter des dégâts matériels importants et même la perte de vies humaines.

A Bonaventure, un oiseau a endommagé un avion en 1985. Le danger existe en raison de la présence de nombreuses mouettes.

Pour plus d'informations, on peut consulter "Les Oiseaux et, le Péril aviaire" dont les auteurs principaux sont Raymond McNeil, Normand Davis et Pierre Mousseau.

4.4.2 Dégivrage

Aucun dégivrage n'est fait à l'aéroport de Bonaventure.

4.4.3 Bruit

Malgré la proximité d'habitations, le bruit ne semble pas être une source de plaintes. En effet, le trafic à l'aéroport de Bonaventure est avant tout constitué de petits aéronefs.

Le seul moment de l'année où le bruit devient un facteur nuisible demeure celui des arrosages effectués par le ministère de l'Energie et des Ressources. Les aéronefs, surtout les Constellation, sont appelés à décoller à toute heure du jour.

4.4.4 Eaux usées, déchets et contaminants

Les bâtiments de l'aéroport possèdent leur propre système d'évacuation des eaux usées (fosse septique).

Les ordures ménagères sont ramassées par les services du Ministère.

Les huiles usées provenant du hangar sont récupérées et souvent utilisées pour le huilage des chemins de ferme ou jetées au dépotoir municipal.

CHAPITRE V

ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT

5.1 ROLE DE L'AÉROPORT

Né du besoin de la protection des forêts, l'aéroport de Bonaventure assure la desserte et les évacuations médicales de la rive gaspésienne de la Baie des Chaleurs. Il accueille aussi les gens fortunés du "jet set" qui viennent à la pêche au saumon.

En 1985, il y a eu 3 449 mouvements d'aéronefs, 9 822 passagers et 49,2 tonnes de fret, ce qui situe bien l'utilité de l'aéroport, reflet de la région: le trafic n'est pas très dense, mais il s'y passe quelque chose tous les jours.

L'aéroport est exploité par le district de New Carlisle au nom de la Direction du Transport aérien. Il n'y a pas de frais d'atterrissage.

5.1.1 Classification de l'aéroport

L'aéroport de Bonaventure est classé par Transports Canada local-commercial de sous-catégorie III. Des permis de classe 3, 4 et 9-4 étaient détenus par la compagnie Aéro-Bonaventure qui a cessé ses activités en 1985. Quebecair Inter exploite un service de classe 2 en sous-traitance pour Quebecair. Bonaventure est

une base d'opération pour Conifair qui fait de l'épandage d'insecticides avec des Super Constellation et des DC-6.

La classification au gouvernement du Québec est le niveau 2.

5.1.2 Services aériens réguliers

Quebecair Inter a remplacé Aéro-Bonaventure dans la desserte de cet aéroport à partir de Rimouski. Cette compagnie offre un aller et retour du lundi au vendredi, ainsi qu'un aller le samedi vers Québec avec un retour le dimanche.

Quebecair avait instauré des liaisons le samedi et le dimanche de juin 1981 à janvier 1982, mais elles se sont avérées peu rentables.

5.1.3 Services à la demande

Aéro Bonaventure avait une petite flotte respectable de trois bimoteurs, un Navajo et deux Aztec, en raison de ses fréquents voyages au-dessus de la mer. Elle assurait le transport du courrier aux Iles-de-la-Madeleine depuis 1978.

Cette compagnie desservait souvent Gaspé, les Iles-de-la-Madeleine, Sept-Iles, Mingan, Port-Menier, Baie-Comeau, ainsi que Rimouski, Mont-Joli, Matane, Québec, Rivière-du-Loup, Montréal, Bathurst, Moncton, Fredericton, Charlo, Caraquet, avec des voyages occasionnels à Gagnon, Saint-Honoré, Ottawa, Chevery, Boston, Bangor et Gander.

D'autres transporteurs à la demande viennent régulièrement de Rimouski, Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Sept-Iles, Baie-Comeau, Québec et Montréal.

5.1.4 Marché

Les services aériens à l'aéroport de Bonaventure desservent essentiellement les populations de la Baie-des-Chaleurs, de Nouvelle à Newport. L'aéroport de Bonaventure se situe à environ 45 minutes de ces deux points et dessert près de 35 000 personnes.

L'aéroport de Gaspé regroupe le trafic de la partie est de la péninsule gaspésienne.

L'aéroport de Charlo au Nouveau-Brunswick dessert une partie de la population située à la frontière du Québec et du Nouveau-Brunswick. Eastern Provincial Airways exploite un service quotidien, sauf le samedi, vers Chatham et Montréal en B-737. Un aller retour pour Montréal y coûte 82 \$ de moins qu'à Bonaventure.

5.2 STATISTIQUES ET PRÉVISIONS

5.2.1 Mouvements d'appareils

En 1985, il y a eu 3 449 mouvements, dont 700 environ par le transporteur régulier.

Les appareils du gouvernement du Québec y ont effectué 54 mouvements pour des évacuations médicales. Les avions privés basés à Bonaventure ont fait 124 mouvements.

On a enregistré le passage occasionnel de petits avions à réaction (Citation, Lear Jet, Challenger, Gulfstream II) appartenant à de grandes compagnies. Ils ont compté pour 46 mouvements en 1985 et ont amené 144 passagers.

TABLEAU 9
MOUVEMENTS DES AÉRONEFS

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
3 376	2 714	3 312	1 772	4 178	4 075	3 449

TABLEAU 10
PASSAGERS

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
VoIs réguliers			6 280	3 629	3 585	2 823	2 554
Autres			3 218	5 105	3 839	1 916	7 268
Total	10 412	10 281	9 498	8 734	7 424	4 739	9 822

TABLEAU 11
FRET (TONNES)

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
109,0	105,2	97,3	96,3	99 9	386,1	49,2

Bonaventure est aussi utile pour les arrosages d'insecticides. Ces missions ont requis 461 mouvements à l'aéroport en 1985.

Les variations dans le nombre de mouvements sont (voir tableau 9) principalement imputables aux missions de protection des forêts qui s'effectuent l'été. De nombreux vols d'avions pointeurs accompagnent les vols d'avions-citernes.

Les mouvements d'avions d'affaires à réaction sont relativement stables dans les dernières années. De 38 en 1978, ils sont passés à 72 en 1979 et 1980, puis à 46 en 1985. Ils se produisent généralement aux mêmes dates pendant la belle saison. Ils amènent des personnalités en provenance de Montréal, Toronto, New York, Chicago et autres points des Etats-Unis, à des réunions de haute société à la campagne, pour la pêche au saumon.

5.2.2 Passagers entrants et sortants

En 1985, près de 10 000 passagers ont transité par l'aéroport de Bonaventure.

Quebecair a enregistré 2 554 passagers. On constate des changements importants au fil des années, principalement à cause de la réduction des activités à la Baie James et dans les mines de la Côte Nord (tableau 10).

5.2.3 Origine et destination des passagers

Selon les statistiques de Quebecair, les principales destinations des passagers sont Québec et Montréal.

Quand les chantiers de la Baie James et les mines de fer étaient actives, les autres destinations importantes étaient La Grande, Sept-Iles et Mont-Joli. Les travaux hydro-électriques de la Baie-James ainsi que les projets miniers et forestiers de la Côte-Nord ont contribué à attirer une main-d'oeuvre et ainsi augmenter le trafic avec ces destinations.

5.2.4 Courrier et fret

Régionair n'avait pas de contrat de courrier pour Bonaventure et le volume de fret semblait si négligeable que la compagnie ne tenait pas de statistiques.

Par contre, chez Aéro Bonaventure, le courrier et le fret combinés ont constitué un volume de 39,7 tonnes en 1981, 48,2 tonnes en 1980 et 48,3 tonnes en 1979, soit une bonne part du fret transitant par Bonaventure (voir tableau 11). Aéro Bonaventure transportait le courrier de première classe pour la péninsule gaspésienne et le courrier de deuxième et troisième classes pour les Iles-de-la-Madeleine au départ de Gaspé.

On espérait que le volume de fret augmenterait à partir de 1982. Des pourparlers se sont concrétisés par des expéditions de poissons pour la première fois à Bonaventure. Ces expéditions ont totalisé 2 305 kilogrammes de mai au début de juillet 1982. Le transport de poisson par avion s'est intensifié dans tout l'Est du Québec au printemps 1982 et devait résulter en une meilleure qualité de produits sur les marchés et, par enchaînement, en une expansion des marchés, aussi bien au Québec qu'à l'extérieur.

Mais la récession est arrivée. Les grands barrages se sont achevés. Des mines ont été fermées. La demande pour les

services passagers a considérablement diminué, poussant les transporteurs à réduire les fréquences et à utiliser des avions plus petits. Résultat: on n'a pas répondu à la demande pour le fret, et c'est particulièrement vrai à Bonaventure. L'augmentation notoire en 1984 tenait au transport de courrier par Aéro-Bonaventure vers les Iles-de-la-Madeleine.

5.2.5 Qualité du service aérien

Lors de notre visite sur place en 1982, les usagers n'étaient pas très contents. Quebecair donnait, avec des HS-748, un service confortable mais irrégulier. Si les conditions atmosphériques étaient mauvaise à Sept-Iles, le service à Bonaventure n'avait pas lieu ou des retards étaient enregistrés.

En mars 1986, l'évolution du marché n'avait pas amélioré les choses. Si la compagnie Propair faisait tout ce qu'elle pouvait avec un Navajo, opérant avec une régularité remarquable, la capacité de l'avion s'avèrait trop souvent insuffisante. Les six sièges répondaient assez fréquemment à la demande, mais alors on devait parfois laisser le fret jusqu'au lendemain.

Il reste que, si l'on arrive à obtenir un siège, le voyage est singulièrement écourté par rapport aux moyens terrestres.

Un avion d'une plus grande capacité (Beech 99) a été mis en service en avril 1986, mais comme il dessert en même temps Gaspé et les Iles-de-la-Madeleine, l'escale de Bonaventure n'est pas plus favorisée. Dès les premiers jours, la demande, tant pour les passagers que pour le fret, n'a pu être satisfaite.

La situation s'est améliorée en juillet avec un Sweringen Metro de 19 sièges.

Depuis des années, Bonaventure perd la clientèle de la Consolidated Bathurst de New-Richmond qui préfère effectuer 1,5 heure de route pour se rendre à Charlo, Nouveau-Brunswick, pour prendre le vol d'Eastern Provincial Airways à destination de Montréal.

La compagnie Consolidated Bathurst de New-Richmond et l'hôpital de Maria constituent de bons clients pour le transport aérien vers Montréal. Ces deux clients préfèrent se rendre à Charlo et profiter d'un service sans escale Charlo - Montréal en Boeing 737 à un coût moins élevé.

5.2.6 Prévision

Le rôle de l'aéroport de Bonaventure semble bien défini comme escale d'un transporteur régulier et comme base saisonnière pour les missions de protection des forêts. Il dessert aussi toute la région pour les évacuations médicales par avion et reçoit chaque année, à la belle saison, un certain nombre de personnalités à bord de petits avions à réaction. L'ancien président des Etats-Unis Jimmy Carter y est venu.

Le nombre de mouvements d'aéronefs à Bonaventure semble s'établir entre 3 000 et 4 000 par année et celui-ci ne devrait pas varier considérablement dans les prochaines années, même si les missions d'arrosage sont terminées.

Malgré les aléas du transport aérien que l'on a connu dans les dernières années, le transport de poisson frais par avion conserve un bon potentiel et devrait entraîner, à terme, du transport de denrées périssables dans l'autre sens.

Après la récession, toutes les indications convergent vers une augmentation modérée du trafic. Outre le poisson, la réouverture du chantier maritime à Paspébiac devrait avoir un effet positif, de même que l'élargissement de l'éventail touristique: non seulement la pêche au saumon et les bains de mer, mais la descente en canot de la rivière Bonaventure, la visite des grottes et la planche à voile dans la Baie des Chaleurs.

5.3 AVION CRITIQUE

L'avion le plus gros qui vienne à Bonaventure est le DC-6 qui a une envergure de 35,8 mètres et un empattement de 9,75 mètres. Il lui faut une piste de 1 675 m (5 500') pour décoller à pleine charge utile.

L'un des avions les plus rapides qui atterrissent à Bonaventure est le Challenger de Canadair. A sa pleine charge de 18,6 tonnes, il lui faut 1 737 m (5 700') pour décoller. Il a une envergure de 19,6 m et un empattement de 8 m. Cependant, le Gulfstream II, avec sa masse maximale de 31,6 tonnes, requiert 1 783 m (5 850') de piste. Son envergure est de 23,72 m (77' 10") et son empattement de 10,72 m (35' 2").

Un visiteur plus fréquent, le DH-125, avec sa masse de 9,6 tonnes, requiert 1 645 m (5 400') de piste.

Transports Canada a retenu le DC-6 comme avion critique, mais il faudra garder le Challenger et le Gulfstream II à l'esprit.

CHAPITRE VI

SYSTÈME DES AIRES DE MANOEUVRES

6.1 INVENTAIRE ET CAPACITÉ

Le système des aires de manoeuvres de l'aéroport de Bonaventure est composé d'une seule piste et d'une seule voie de circulation (voir figure 7).

6.1.1 Piste

Orientation : 14-32
Dimension : 1830 x 45 m (6 000 pi x 150 pi)
Surface : asphalte
Type d'approche: VFR (IFR privé)

6.1.2 Voie de circulation

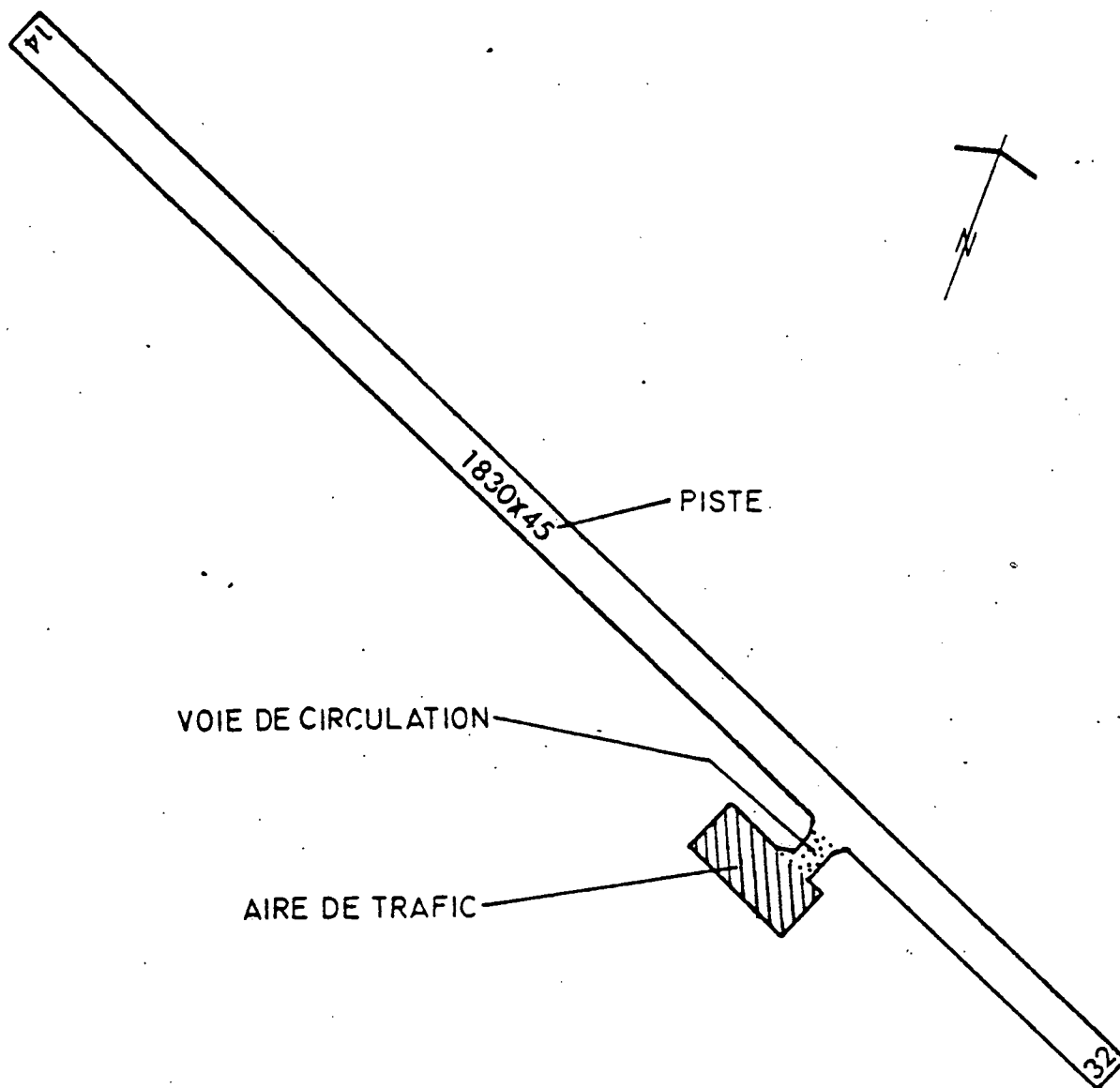
L'unique voie de circulation est située à 400 mètres du seuil de piste 32, d'une longueur et d'une largeur d'environ 60 mètres x 30 mètres, perpendiculaire à la piste, asphaltée, et donne accès aux aires de trafic (voir figure 7).

L'ancienne route d'accès à l'aérogare sert aussi actuellement de voie de circulation pour se rendre au hangar d'entretien de Gestion Armand Lelièvre.

AIRE DE MANOEUVRE

64

FIGURE 7



6.2 ANALYSE ET PROBLÈMES OPÉRATIONNELS

6.2.1 Système de piste

La piste ne pose pas de problème actuellement aux opérations de l'aéroport de Bonaventure. Le pavage est en bon état. La longueur est suffisante pour les avions qui y viennent, de même que la capacité portante.

6.2.2 Voie de circulation

La voie de circulation étant située près du VASIS, le déneigement de celle-ci est beaucoup plus difficile depuis l'installation du VASIS.

6.3 BESOINS FUTURS

La capacité de la piste actuelle est suffisante et celle-ci ne nécessite aucune amélioration à court terme. Par contre, la voie de circulation utilisée pour se rendre au hangar devrait être identifiée à cet effet. Cette dernière voie ne respecte pas les critères géométriques d'éloignement de la piste principale.

CHAPITRE VII

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

7.1 INVENTAIRE ET CAPACITÉ

7.1.1 Aides non visuelles

Le seul équipement d'aide non visuelle à l'aéroport de Bonaventure est un radiophare non directionnel. Il est situé dans l'axe de la piste à 2,1 milles nautiques du seuil 14 (voir figure 8). Il n'est pas conforme aux normes de Transports Canada pour être publié dans le "Canada Air Pilot".

Radiophare Spilsbury: Fréquence - 368 KHz
Indicatif - 1 B
Puissance - 100 watts PEP
50 watts AM

7.1.2 Aides visuelles

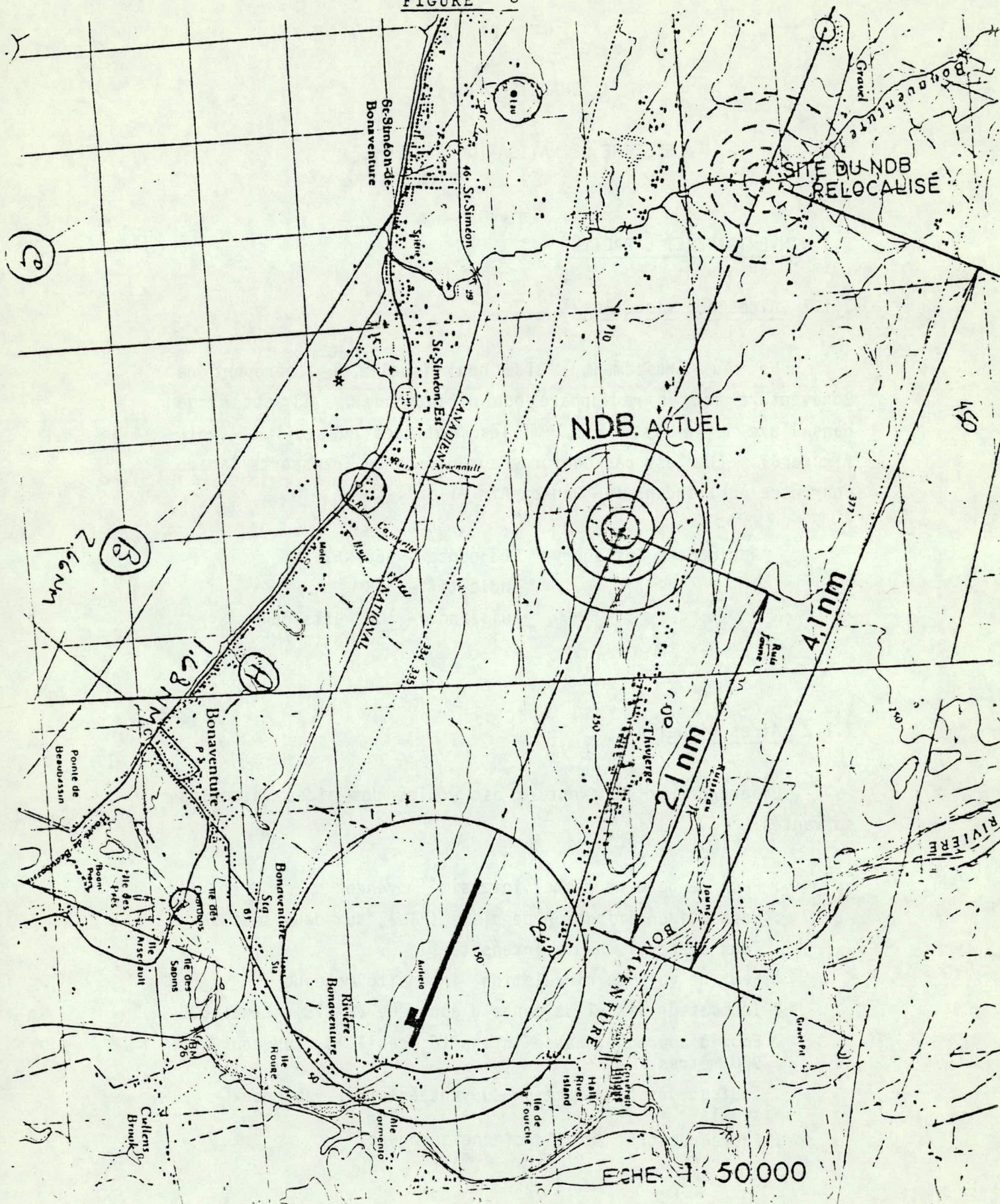
L'aéroport de Bonaventure est équipé des aides visuelles suivantes:

- . Feux de bord de piste, intensité moyenne
- . Feux d'identification de piste (RIL), aux deux seuils
- . Feux de seuil, haute intensité
- . Feux de voie de circulation, intensité moyenne
- . Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS), seuil 32
- . Feux d'approche, basse intensité, seuil 14, longueur 900 mètres
- . Indicateurs de direction du vent éclairés, aux deux seuils
- . Phare rotatif, sur l'ancienne aérogare

LOCALISATION DU RADIOPHARE

68

FIGURE 8



7.2 ANALYSE DES SYSTÈMES

7.2.1 Aides non visuelles

En 1978, le ministère des Transports du Québec procède à l'achat et à l'installation d'un radiophare non directionnel (NDB) dans l'axe de la piste. Le NDB a été installé à 2,1 milles nautiques du seuil de la piste 14 pour les deux raisons suivantes: premièrement, le service aérien était donné deux fois par jour par un petit aéronef Beech-99 pouvant contenir 13 passagers; deuxièmement, l'énergie électrique était plus économiquement disponible le long de la route Dion et l'accès au NDB était plus facile.

Le service aérien s'est développé en quatre ans à Bonaventure au point que le service commercial de classe 2 a été donné deux fois par jour par un appareil HS-748 pouvant contenir 48 passagers.

A cause de la configuration du relief, l'aéronef HS-748 ne pouvait, dans de bonnes conditions de bien-être pour les passagers, adopter dans le dernier segment de finale un taux de descente permettant l'approche directe. Le pilote devait exécuter une approche indirecte.

En déplaçant le NDB à 4,5 milles nautiques du seuil de la piste 14, le taux de descente dans le dernier segment de finale serait acceptable pour une approche directe. Ce type d'approche, réclamé par le transporteur commercial, est plus précis et plus facile à exécuter par visibilité réduite.

Les fluctuations dans le nombre de passagers et le type d'appareil ont conduit à reporter l'installation du nouveau radiophare.

7.2.2 Aides visuelles

Afin d'améliorer la qualité du service aérien et de faciliter les opérations des aéronefs, l'aéroport de Bonaventure fut équipé des installations suivantes en 1982:

- . Feux d'approche, basse intensité sur une distance de 900 m
- . Feux d'identification de piste (RIL), aux deux seuils
- . Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS), seuil 32
- . Indicateurs de direction du vent éclairés aux deux seuils

Avec l'ajout de ces équipements, la qualité et la sécurité de la piste se trouvent grandement améliorées.

7.3 BESOINS FUTURS

Selon les critères établis pour le plan d'équipement⁽¹⁾ des systèmes d'approche aux instruments, l'aéroport de Bonaventure devrait être doté d'un ILS. Par contre, les mouvements itinérants ont diminué depuis l'établissement de ces critères et ceux-ci ne justifieraient pas actuellement l'installation d'un ILS. Le NDB devrait suffire aux besoins à court terme de l'aviation alors que l'installation d'un LOC/DME pourrait améliorer le système d'approche si on assistait à une croissance des mouvements et du trafic.

(1) Orientations proposées en vue du développement du transport aérien au Québec, Vol. 2, Tome II, chap. 9; Les systèmes d'approche aux instruments.

A moyen terme, il serait sage de conserver la possibilité de l'installation d'un ILS ou d'un MLS. En 1983, Quebecair a étudié un scénario par lequel le service aérien de Gaspé et des Iles-de-la-Madeleine se faisait en se servant de Bonaventure comme point de départ du Boeing 737 vers Québec ou Montréal. L'étude a conclu que ce n'était pas viable actuellement, mais il est prudent de conserver une bonne marge d'expansion à l'aéroport.

CHAPITRE VIII

SYSTÈME DES INSTALLATIONS TERMINALES

8.1 AIRE DE TRAFIC

8.1.1 Description

L'aire de trafic asphaltée située entre l'ancienne aérogare et la piste a une superficie d'environ 2 425 mètres carrés. Cette aire donne accès à l'aérogare et inclut l'aire de ravitaillement et le stationnement (voir figure 9).

Une certaine partie du rallongement de l'aire de trafic, en gravier, est présentement utilisée pour le stationnement de petits aéronefs.

8.1.2 Analyse et capacité

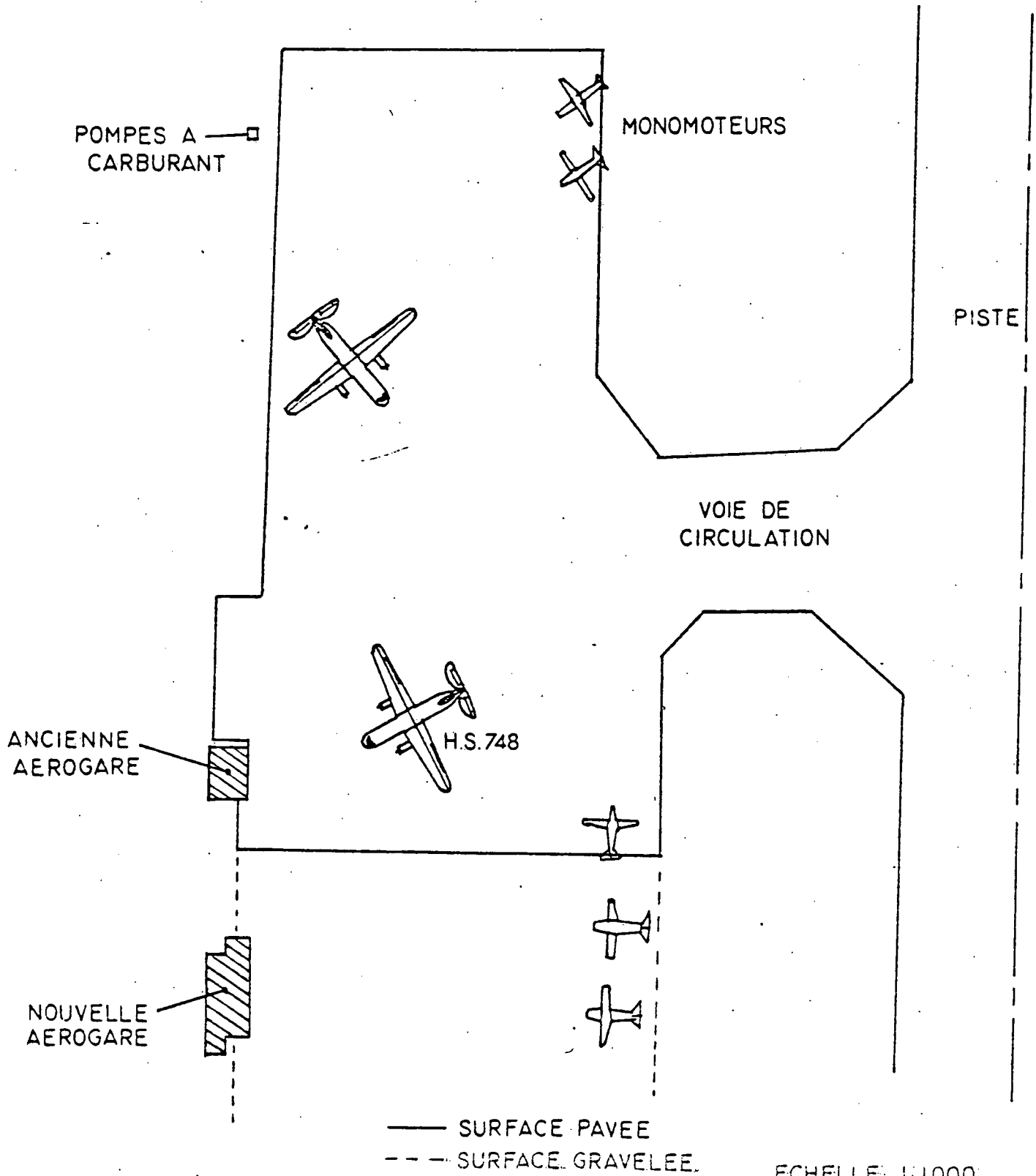
Le problème majeur de l'aire de trafic actuelle est sa localisation. Elle est située trop près de la piste, interférant ainsi avec les normes de zonage aéroportuaire à protéger. De même, tout appareil qui circule ou stationne actuellement sur la partie nord de l'aire de trafic pénètre directement dans la surface de transition à protéger, près de la limite de la largeur de bande.

De plus, l'aire de trafic ne permet pas beaucoup d'espace pour le stationnement d'aéronefs. L'aire de ravitaillement autour des pompes ainsi que l'accès à l'aérogare ne devant pas être obstrués, le stationnement d'aéronefs est assez restreint.

AIRE DE TRAFIC

FIGURE 9

74



Cette situation est particulièrement critique lorsque les aéronefs (Constellation) affectés à l'arrosage d'insecticides sont basés à l'aéroport, soit de mai à juillet environ.

8.1.3 Besoins futurs

L'aire de trafic devra être agrandie et relocalisée de façon à respecter les normes de zonage.

8.2 AÉROGARE

8.2.1 Description

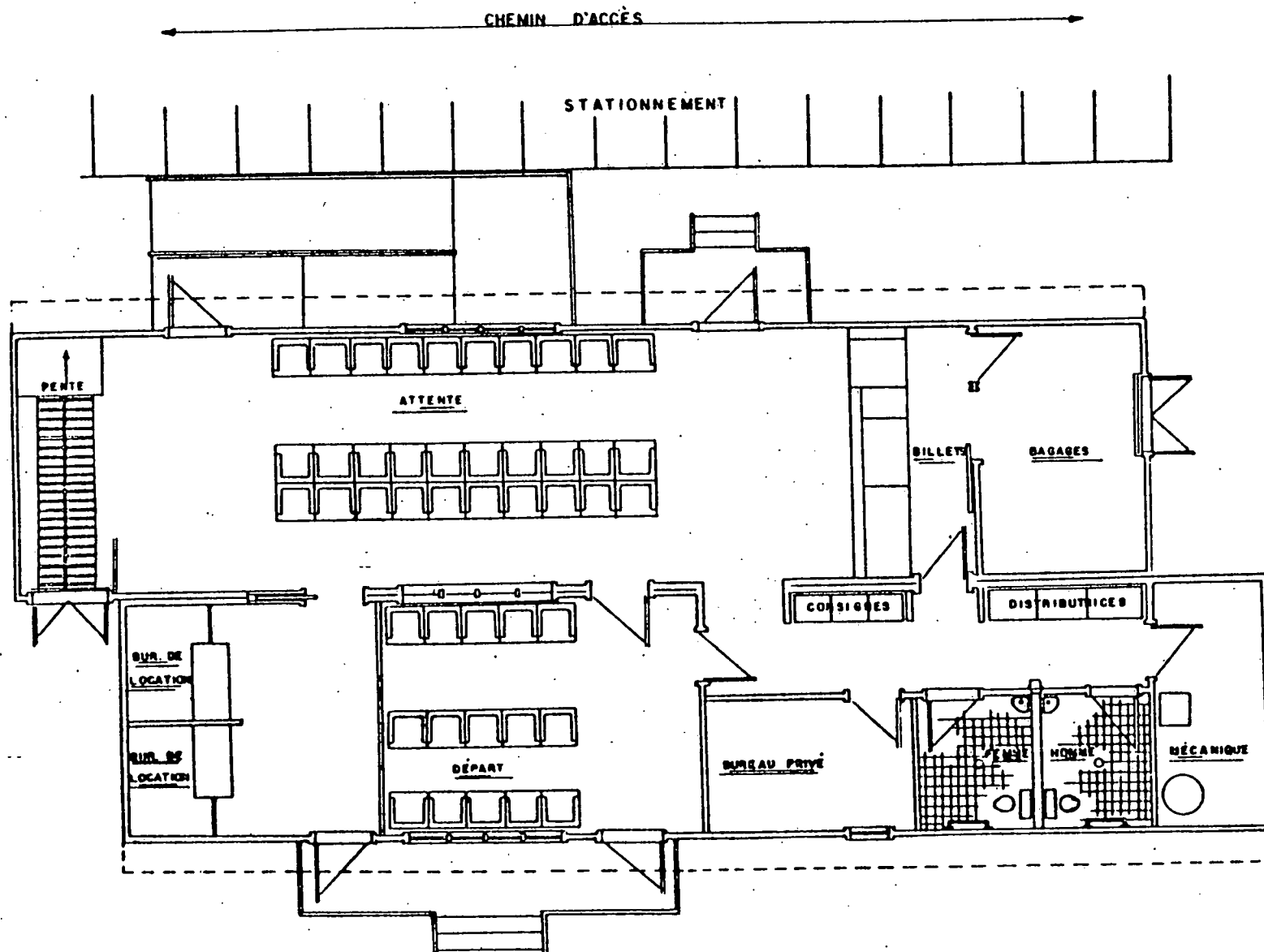
L'aérogare actuelle a été construite en 1980. D'une superficie totale de 157 mètres carrés, elle comprend deux salles d'attente, dont une pour le départ des passagers. Un comptoir de vente de billets y est aménagé de même que des emplacements pour la location de voitures, un bureau, des machines distributrices et des casiers (voir figure 10).

8.2.2 Analyse et problèmes opérationnels

L'aérogare répond bien actuellement aux besoins des locataires et des usagers étant donné le trafic enregistré à l'aéroport de Bonaventure. Les concessionnaires ont tous semblé satisfaits des installations actuelles.

AEROGARE

FIGURE 10



Le fait que le gérant de l'aéroport se trouve dans l'ancienne aérogare amène des problèmes d'exploitation. La nouvelle aérogare est aménagée de façon à canaliser les voyageurs et il manque de surveillance dans ce bâtiment. Deuxièmement, les équipements de communication, du contrôle du balisage lumineux et de météorologie doivent être en double puisque l'agent de Quebecair ne peut utiliser les mêmes instruments que le gérant.

La relocalisation des bâtiments devrait favoriser le regroupement des services de gérance aéroportuaire avec les transporteurs réguliers et les passagers dans le même édifice. Cet objectif pourrait être atteint en aménageant lors de la relocalisation, le sous-sol de la nouvelle aérogare pour qu'il puisse servir. C'est de loin la solution la moins coûteuse puisqu'une fondation d'environ 100 000 \$ permettra de doubler l'espace de plancher de ce bâtiment.

8.2.3 Besoins futurs

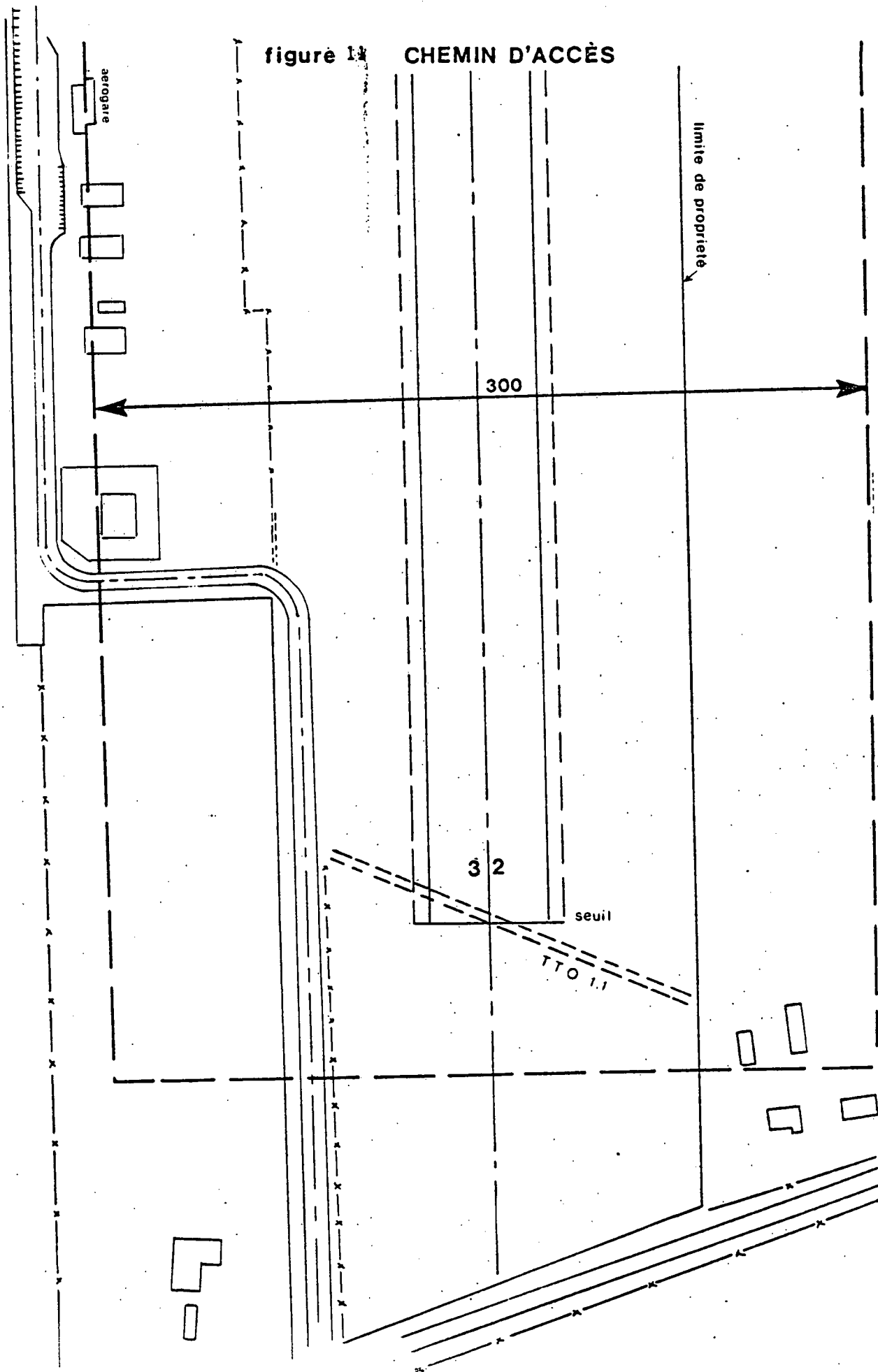
En comparant les normes utilisées pour l'aménagement d'aérogare (programme STEP), l'aérogare de Bonaventure a une capacité suffisante pour accueillir 20 passagers à la fois, ce qui est supérieur au trafic prévu. L'aérogare satisfera aux besoins futurs.

8.3 TRANSPORT DE SURFACE

8.3.1 Description

L'aéroport de Bonaventure est accessible depuis la route 132 en empruntant la route menant à St-Elzéar, puis un chemin

figure 14 CHEMIN D'ACCÈS



d'accès d'une longueur de 630 mètres relie cette route aux installations terminales de l'aéroport.

Ce chemin est asphalté sur 300 mètres puis en gravier ainsi que le stationnement automobile suffisant pour une quarantaine de véhicules (voir figure 11).

8.3.2 Analyse et problèmes opérationnels

Le problème posé par le chemin d'accès en est un de zonage aéroportuaire. En appliquant les critères minimums de zonage, la section pavée de la route d'accès est située directement dans la largeur de bande de piste à protéger.

Une bande de piste d'un aéroport ne doit être obstruée par aucun obstacle, la relocalisation de cette voie devient donc inévitable afin de protéger le zonage aéroportuaire.

De plus, l'intersection du chemin d'accès et de la route menant à St-Elzéar demeure dangereuse puisqu'elle se situe en haut d'une pente.

8.3.3 Besoins futurs

Le chemin d'accès devra être relocalisé avant d'être pavé sur toute sa longueur de même que le stationnement pour automobile.

8.4 RÉAMÉNAGEMENT

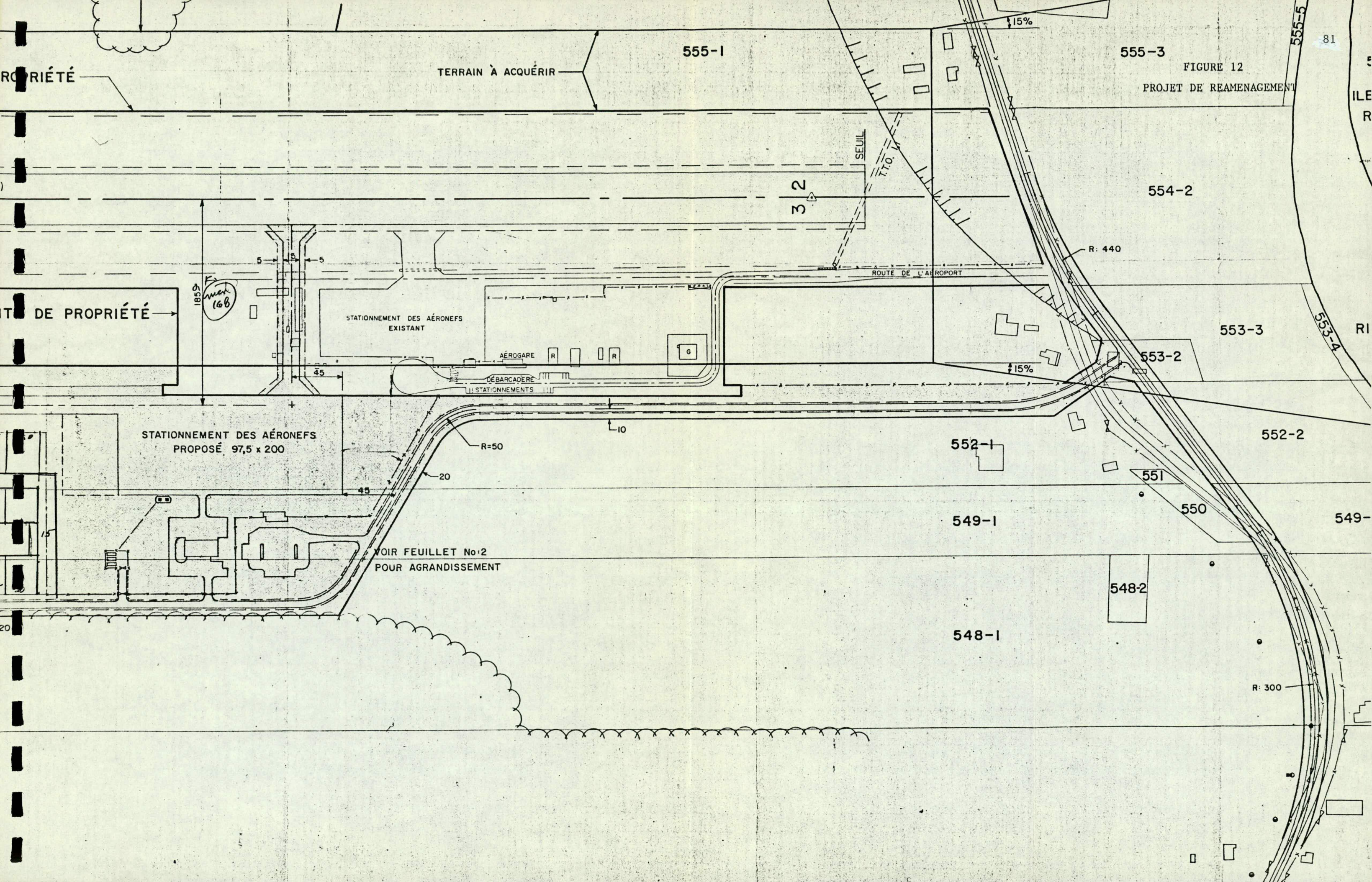
Pour toutes les considérations exposées précédemment, il importe d'éloigner de la piste l'aire de stationnement des avions, de l'agrandir et de modifier l'intersection du chemin d'accès avec la route de Saint-Elzéar. Il faut aussi éloigner les bâtiments sur le côté sud et ceux qui nuisent à la surface d'approche et de décollage sur le lot 553, près du seuil 32.

En outre, si l'on veut protéger une approche de précision, on devra envisager de couper des arbres qui s'élèvent au-dessus de la surface de transition au nord et au sud.

Dans le projet de réaménagement évalué globalement à 1,5 million\$, l'aire de trafic (aire de stationnement des avions) de 97,5 m X 200 m a été calculée pour recevoir deux avions de 30 mètres d'envergure, c'est-à-dire un vol commercial et un autre appareil, quelques avions de 10 à 16 mètres d'envergure et un poste de distribution de carburant (voir figures 12 et 13). Les déboursés sont estimés à 410 000\$ pour l'aire de trafic.

Un espace de 50 mètres de largeur entre le parc aéroporuaire et l'aire de trafic est réservé pour l'expansion future de celle-ci.

La voie de circulation du hangar est relocalisée. Sa ligne de centre est placée à 185 m du centre de la piste (selon tableau 1-2 du TP 312). Les coûts ont été estimés à 65 000\$.



L'aérogare, l'atelier de déglacage, les aires de manoeuvre et les aires de trafic sont comparables à ceux et celles d'autres aéroports régionaux tels que Port-Menier, Chibougamaū et Saint-Honoré.

Le parc aéroportuaire a une superficie de 300 X 145m. L'aménagement du côté ville, y compris l'extérieur de l'atelier de déglacage, a été évalué à 75 000\$.

Il faudra construire un kilomètre de chemin d'accès au coût de 150 000\$. Une somme égale sera consacrée à la route de Saint-Elzéar qui sera refaite sur 800 mètres, pour en corriger le tracé et le profil.

L'acquisition des terrains nécessaires coûtera environ 450 000\$. Le déboisement, pour une piste sans précision, sera de l'ordre de 20 000\$. Les formalités d'acquisition devraient débiter en septembre 1987, ainsi que les démarches auprès de la Commission de protection du territoire agricole. Le réaménagement pourrait se réaliser en 1989.

CHAPITRE IX

SYSTÈME DES OPÉRATIONS AUXILIAIRES

9.1 SERVICE A LA CIRCULATION AÉRIENNE

Il n'existe pas de contrôle de la circulation aérienne à Bonaventure.

9.2 SERVICES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS ET D'ÉLECTRONIQUE

9.2.1 Inventaire et capacité

L'aéroport de Bonaventure est équipé d'une station de radio-communication de type UNICOM sur la fréquence 129.6. Cet appareil est situé dans les locaux du ministère des Transports dans l'ancienne aérogare. Le gérant peut transmettre des informations sommaires sur la condition de la piste, la direction et la vitesse du vent ainsi que la pression altimétrique.

9.2.2 Besoins futurs

Ces équipements sont adéquats.

9.3 SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES

9.3.1 Inventaire et capacité

Ministère des Transports du Québec

- . Un anémomètre
- . un altimètre

FSS de Gaspé

Les pilotes peuvent communiquer avec la FSS de Gaspé pour les informations plus précises sur la météo, les avis aux navigateurs ou toute autre information pertinente.

9.3.2 Besoins futurs

Transports Canada a installé à l'aéroport de Bonaventure une antenne-relais, appelée RCO, permettant de relier la FSS de Gaspé. Le lien s'effectue par téléphone ou par radio et permet aux pilotes de recevoir toutes les informations disponibles de l'aéroport de Gaspé. En 1984, Transports Canada a accepté de compléter les services du RCO en ajoutant une fréquence pour les communications sol-sol.

9.4 ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT

9.4.1 Gestion

Le gérant du ministère des Transports du Québec assure une permanence à l'aéroport de 8 h 30 à 16 h 30 cinq jours par semaine. Il effectue une surveillance des opérations (statistiques, état de la piste et systèmes d'éclairage) et s'occupe de la gestion de l'aéroport.

9.4.2 Besoins futurs

La nomination récente du gérant comble le besoin d'administration et de représentation du Ministère, aussi bien pour accueillir les usagers que pour entretenir des relations avec les corps constitués, les entreprises et la population.

CHAPITRE X

SYSTÈME DE SOUTIEN DE L'AÉROPORT

10.1 SERVICES UTILITAIRES

10.1.1 Eau potable

L'alimentation en eau des bâtiments est assurée par deux puits artésiens. Un premier est situé dans la cave de l'ancienne aérogare; il alimente l'ancienne et la nouvelle aérogare ainsi que les lavoirs situés à l'ouest du stationnement des aéronefs.

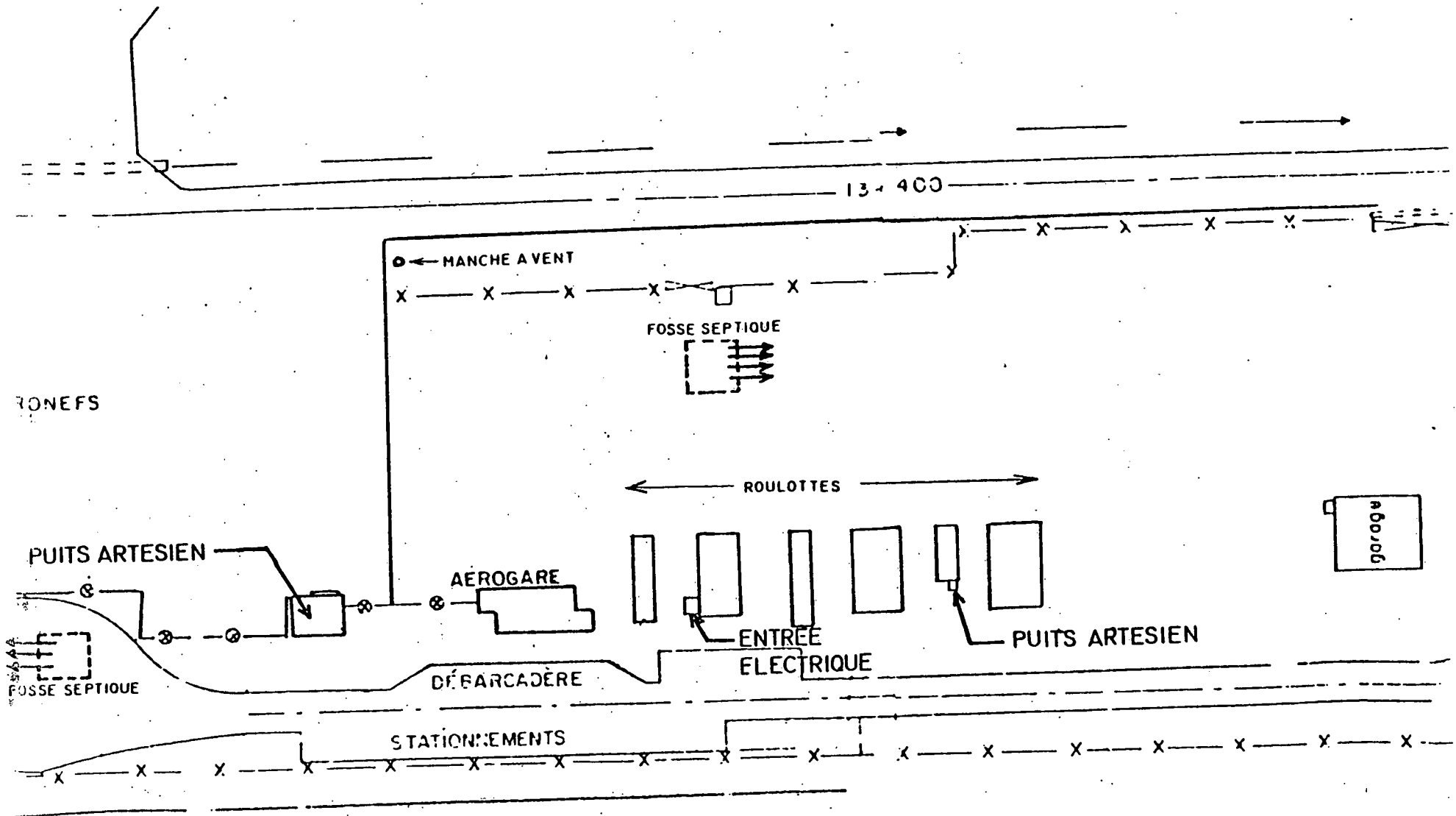
Le second est situé dans une bâtisse derrière une roulotte. Ce puits alimente toutes les roulottes du ministère de l'Energie et des Ressources, au nombre de six. La pression à l'intérieur du système d'alimentation est maintenue constante à 90 livres avec l'aide d'une pompe et d'un réservoir pneumatique (voir figure 14).

10.1.2 Egout sanitaire

Les bâtiments de l'aéroport évacuent leurs eaux usées à travers deux fosses septiques. La première, située au sud du stationnement des aéronefs, a son champ d'épuration vers l'ouest. Elle dessert l'ancienne et la nouvelle aérogare. La seconde est située à environ 30 mètres au nord des roulottes, son champ d'épuration est vers l'est (voir figure 14).

FIGURE 14

SERVICES UTILITAIRES



10.1.3 Drainage

Le drainage des eaux de surface est assuré par un système d'égout pluvial souterrain, constitué de tuyaux, de puisards et de regards.

Une dizaine de regards-puisards et environ 300 mètres de tuyaux souterrains servent à égoutter les aires de trafic, tandis que la piste est égouttée sur toute sa longueur par des drains souterrains en T.B.A installés des deux côtés de la piste.

Cette eau est ensuite déversée dans la rivière Bonaventure en empruntant des fossés de décharge situés au sud-est de la route menant à St-Elzéar.

10.1.4 Energie électrique

Desservi par une ligne électrique de l'Hydro-Québec, l'aéroport n'est pas doté d'une génératrice d'urgence et, lors de panne, le système d'éclairage ne peut fonctionner.

10.1.5 Chauffage

Sur les six bâtiments-roulottes qui appartiennent au ministère de l'Energie et des Ressources, cinq sont chauffés par un système à l'huile à air chaud tandis qu'une seule est chauffée par des plinthes électriques. L'ancienne aérogare est équipée d'un système de chauffage à l'huile à air chaud et la nouvelle aérogare de plinthes électriques.

10.1.6 Besoins futurs

Advenant un réaménagement de l'aéroport, ces systèmes devront être réévalués. De plus, afin d'assurer un service continu pour l'éclairage de la piste, une génératrice devrait être installée.

10.2 SERVICES D'ENTRETIEN DE L'AÉROPORT

Aucun bâtiment n'est dévolu à l'entretien des infrastructures de l'aéroport. Les roulottes du ministère de l'Energie et des Ressources servent à héberger un camp d'une trentaine d'hommes lors des périodes d'arrosage d'insecticides. Ils s'occupent de la bonne marche des opérations d'épandage en fournissant toute l'équipe au sol nécessaire aux activités des aéronefs.

De même, aucun personnel ni équipement n'est exclusivement affecté à l'entretien de l'aéroport. Certains travaux sont effectués en régie par le district de New-Carlisle du ministère des Transports du Québec, tandis que d'autres comme le déneigement ou des travaux d'envergure sont donnés à contrat par voie de soumission publique. L'entretien de l'aérogare est aussi donné à contrat. Ces services fonctionnent bien et on ne devrait pas les modifier.

10.3 RAVITAILLEMENT DES AÉRONEFS

Les Pétroles Claude Poirier ont racheté les installations de carburant d'Aéro-Bonaventure et ils ont commencé à l'été 86 à fournir du carburéacteur (Jet-B). Si l'opération est rentable, la distribution se poursuivra.

- . Capacité : 2 réservoirs souterrains de 22 500 litres
1 réservoir hors-terre loué de MER
- . Types : 100-130 et carburéacteur
- . Disponible en tout temps durant les heures de bureau et sur demande la fin de semaine et le soir.
- . Le ministère de l'Energie et des Ressources pour la période d'arrosage d'insecticides a deux réservoirs hors-terre d'une capacité de 22 500 litres chacun. Ces réservoirs sont situés à l'extrémité ouest de l'aire de stationnement. Un de ces réservoirs est loué aux "Pétroles Claude Poirier" pour entreposer le carburéacteur.
- . Le Service aérien gouvernemental a exprimé le désir d'installer deux réservoirs de 22 500 litres chacun de carburéacteur pour DH-125. Tant que le carburéacteur est disponible, ce projet du Service aérien sera reporté. De plus, ce carburant est disponible aux petits réactés de passage à Bonaventure. Le problème identifié est celui de l'exiguïté de l'aire de trafic lors de la période d'arrosage. Ce problème devra être réglé par l'agrandissement de l'aire de trafic.

10.4 ENTRETIEN DES AÉRONEFS

Gestion Armand Lelièvre a repris le hangar d'Aéro- Bonaventure.

10.5 SERVICES DE SECOURS

L'aéroport de Bonaventure a été doté d'un camion d'incendie portant un extincteur à mousse d'une capacité de 2 250 litres, d'un extincteur à poudre sèche de 300 livres monté sur une remorque, et d'une remorque de premiers soins comportant notamment une cinquantaine de civières et une trousse de secours.

Tout cet équipement est remisé dans un garage de 20 m x 13 m construit en 1984.

Un contrat a été passé avec Cyrair pour l'utilisation du matériel d'incendie et trois pompiers auxiliaires ont été formés.

Les municipalités environnantes, avec leur personnel et leur équipement, peuvent apporter leur aide en cas de sinistre. L'annexe 1 nous donne les ressources humaines et matérielles disponibles en vertu des ententes contractées avec les municipalités.

10.6 SERVICES DE SURVEILLANCE

Les services de surveillance sont assurés par le gérant du ministère des Transports du Québec à l'aéroport, de 8 h 30 le matin à 16 h 30 le soir. Les locataires contribuent également à la surveillance des installations.

10.7 SERVICES DOUANIERS

Le nombre de passagers en provenance de l'étranger ne justifie par l'installation permanente de services douaniers à l'aéroport de Bonaventure. Il est cependant hautement désirable d'avoir des services douaniers sur demande à partir du poste de Paspébiac, à 26 km de l'aéroport et voici pourquoi.

En bordure de la rivière Cascapédia, la famille Englehart, de New York, qui contrôle le marché mondial du platine, a établi un camp de pêche au saumon. Elle y invite le gratin de la société américaine. Ces gens arrivent de New York, de Dallas ou de Chicago en avion à réaction particulier, habitués à ne pas perdre de temps et à obtenir les services qu'ils désirent.

Pour la région de Bonaventure, c'est une source de revenus importante. Ces visiteurs achètent des souvenirs (poissons naturalisés, sculptures sur bois, girouettes, etc.) à 500 \$ ou 1 000 \$ pièce. Cet automne, Mme Englehart, Française d'origine, c'est-à-dire à l'aise au Québec, a célébré au camp le mariage de sa dernière fille. Cela signifie la venue d'une huitaine de jets avec une soixantaine de personnes, des approvisionnements, des services de traiteurs, des chambres d'hôtel louées, des voitures louées, etc.

Actuellement, ces visiteurs de marque sont obligés d'atterrir à Montréal ou à Fredericton pour passer la douane. Ils ont offert de payer les frais de déplacement du douanier qui viendrait de Paspébiac, pour éviter une escale qui les retarde souvent d'une heure.

Il s'agit approximativement d'une soixantaine d'arrivées par saison qui concernent environ 400 personnes.

Une conversation avec Jacques Blouin, administrateur des Douanes, Division des Services opérationnels, Région de Québec, laisse malgré tout peu d'espoir. Il soulève plusieurs objections qui donnent à penser qu'une telle pratique rendrait la frontière trop perméable, à moins d'installer du personnel en nombre suffisant. Il n'y a qu'un douanier à Paspébiac.

Il reste que l'atterrissage forcé à un poste douanier n'est pas pratique pour le voyageur aérien moderne. Cette façon de faire ralentit considérablement le processus de développement touristique.

Dans la même veine, si l'on veut exploiter les pentes de ski au Mont Carleton, il faut plutôt songer aux skieurs américains et faciliter les formalités douanières à Bonaventure, car le temps et la simplification du voyage sont des facteurs essentiels dans ce genre de tourisme.

CHAPITRE XI

CONCLUSIONS

L'aéroport de Bonaventure a amplement rempli son rôle d'origine dans la protection des forêts. De plus, il assure depuis nombre d'années, de façon modeste mais combien utile, la desserte aérienne de la région, aussi bien pour les passagers et le fret des lignes régulières que pour les avions particuliers, outre les évacuations médicales.

Au fil des années, sa piste a été allongée et il a été doté de balisage et d'instruments de navigation qui répondent à la majorité des besoins de son trafic. Un système d'approche renforcerait son accessibilité, mais pour le moment, les avantages n'en justifient pas les coûts. Le NDB doit être remplacé tandis qu'il faut déplacer les feux de bord de piste.

Il pourrait jouer un rôle déterminant dans l'expansion du marché du poisson frais au Québec et au Canada.

Pour que l'aéroport satisfasse aux normes de zonage d'une piste 4 D avec approche de précision, il faudrait acquérir les terrains voisins et relocaliser la route d'accès. Il serait en outre souhaitable d'agrandir le stationnement, de disposer d'un système électrique de secours et de services douaniers.

CHAPITRE XII

RECOMMANDATIONS

12.1 LES RECOMMANDATIONS

Le tableau suivant indique les recommandations en faisant référence aux chapitres où elles sont formulées. Les estimés sont approximatifs. Ils seront précisés lors de l'élaboration des plans et devis.

TABLEAU 12

NATURE	COÛT. ESTI- MÉ	ÉCHÉAN- CIER	RESPONSABI- LITÉ
III PERSPECTIVE DE L'AVIATION			
LOC-DME	1 M \$	1990	TC
Réaménagement des feux de bord de piste	100 000 \$	1986	MTQ
Remplacer le NDB par un NDB de Transports Canada	250 000 \$	1988	TC
Publier les routes de compagnies raccordées au nouveau NDB	-	1988	MTQ
IV RELATIONS AÉROPORT-MILIEU			
Transmettre les orientations à la MRC		1987	MTQ
Acquérir du terrain pour reculer les bâtiments	450 000 \$	1988	MTQ

NATURE	COÛT ESTI- MÉ	ÉCHÉAN- CIER	RESPONSABI- LITÉ
VI SYSTÈME DES AIRES DE MANOEUVRE			
Modifier la voie de circulation pour le hangar	65 000 \$	1988	MTQ
VIII INSTALLATIONS TERMINALES			
Reculer et agrandir le stationnement avions	410 000 \$	1989	MTQ
Déplacer le chemin d'accès et le stationnement d'autos	225 000 \$	1989	MTQ
Regrouper les services			
X SYSTÈME DE SOUTIEN			
Réévaluer les systèmes d'adduction d'eau, de chauffage et d'égout		1989	MTQ
Installation d'une génératrice de secours	150 000 \$	1989	MTQ
Services douaniers			

12.2 ECHÉANCIERS

Pour les échéanciers, il y a des contingences dont il est difficile de prévoir les délais. Des dates souhaitables ont été inscrites. Certains travaux préparatoires ont été entrepris, notamment pour les acquisitions de terrain. Ce qui importe, en définitive, c'est d'entamer les démarches ou les formalités pour que l'objectif soit réalisé à terme.

CHAPITRE XIII

ÉVALUATION DES RETOMBÉES

13.1 RETOMBÉES SUR L'AVIATION

L'aéroport de Bonaventure répond, de façon générale, à la demande des usagers. Selon le dossier Transport aérien du Conseil de développement économique de la Baie des Chaleurs, il y aurait eu 65 vols annulés en 1984. Quelques vols l'ont été en raison de la météo, mais d'autres annulations étaient dues à des pannes mécaniques et à la grève du zèle des équipages. Sur 4 075 mouvements, cela donne plus de 99 % d'efficacité du service aux usagers en ce qui concerne l'aéroport. En 1985, seulement 22 voyages ont été annulés en raison de la météo.

Il ne faut donc pas s'attendre à d'énormes retombées provenant de l'installation d'un système d'approche aux instruments, ni d'un nouveau NDB, car même avec ces équipements, il y a encore des conditions dans lesquelles les avions ne volent pas.

13.2 RETOMBÉES SUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Nous prévoyons une légère augmentation du nombre des passagers en raison de la reprise économique, ce qui a conduit à l'utilisation d'avions d'une plus grande capacité. Par enchaînement, elle semble favoriser l'expédition de crustacés, notamment vers l'Ontario.

C'est là que se trouve un potentiel qui se réalisera seulement si d'autres conditions sont réunies, essentiellement la capacité des avions et la régularité du service.

Quant aux services douaniers, ils seraient de nature à augmenter la clientèle touristique, mais il ne faut pas s'emballer. La clientèle actuelle, hôtes du Camp Englehart, ne variera pas beaucoup. Les visiteurs potentiels venant des Etats-Unis pour faire du ski ou de la planche à voile arriveront peut-être dans trois, cinq ou dix ans, mais ils ne cognent pas encore à la porte. On doit néanmoins garder à l'esprit qu'il y a plus de cinq millions de skieurs en Nouvelle-Angleterre.

13.3 RETOMBÉES SUR L'ENVIRONNEMENT

On prévoit peu de retombées sur l'agriculture, la forêt et la faune.

ANNEXE 1

PLAN DE MESURES DE SECOURS

AÉROPORT DE BONAVENTURE

ÉQUIPEMENT ET RESSOURCES

COMMUNICATIONS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

a) Ressources humaines

Agent de bureau

b) Equipement

Postes fixes (1)

Postes mobiles (8)

Postes portatifs (2)

MUNICIPALITÉ DE BONAVENTURE

a) Ressources humaines (services municipaux, clubs, individus)

Opérateurs (5)

Téléphonistes (3)

Messagers (2)

b) Equipement (disponible dans la municipalité)

Postes fixes (3)

Postes mobiles (3)

MUNICIPALITÉS DE NEW CARLISLE, PASPEBIAC ET SAINT-SIMÉON

a) Ressources humaines (services municipaux, clubs, individus)

Opérateurs (7)

Téléphonistes (6)

Messagers (4)

b) Equipement (disponible dans les trois (3) municipalités)

Postes fixes (4)

Postes mobiles (9)

New Carlisle prévoit utiliser le réseau du ministère de l'Industrie et du Commerce; la personne à contacter est monsieur Gervais Chouinard, au téléphone 752-2201.

SERVICES DES INCENDIESMUNICIPALITÉ DE BONAVENTURE

a) Ressources humaines

Pompiers réguliers à plein temps (1)

Pompiers réguliers à temps partiel (8)

b) Equipement

Camions citernes (2)

Pompes portatives (2)

Tuyau 6,8 cm (2½")

Tuyau 3,5 cm (1½")

Extincteurs (10)

MUNICIPALITÉ DE NEW CARLISLE

a) Ressources humaines

Pompiers réguliers à plein temps (1)

Pompiers réguliers à temps partiel (9)

b) Equipement

Camions citernes (1)

Pompes portatives (1)

Tuyau 6,8 cm (2½")

Tuyau 3,5 cm (1½")

MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMÉON

a) Ressources humaines

Pompiers réguliers à plein temps	(1)
Pompiers réguliers à temps partiel	(9)

b) Equipement

Camions autopompes	(1)
Pompes portatives	(1)
Tuyau 6,8 cm (2½")	
Tuyau 3,5 cm (1½")	
Extincteurs	(5)

SERVICES DE SAUVETAGEMUNICIPALITÉ DE BONAVENTURE

a) Ressources humaines

Sauveteurs	(11)
------------	------

MUNICIPALITÉ DE NEW CARLISLE

a) Ressources humaines

Sauveteurs	(2)
------------	-----

MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMÉON

a) Ressources humaines

Sauveteurs (7)

SERVICES TECHNIQUESMINISTÈRE DES TRANSPORTS

a) Ressources humaines

Chauffeurs camions lourds (6)

Opérateurs (génératrices, oxycoupeuses,
pompes portatives etc.) (2)

Opérateurs machinerie lourde (6)

b) Equipement

Roulotte d'unité de rassemblement de blessés

Automobiles (familiales)

Barrières de retenue (tréteaux)

Camions lourds

Camionnettes

Cartes géographiques

Cordages

Génératrices (avec fils et projecteurs)

Lampes de poche

Oxycoupeuses

Pelles et pioches

Pompes portatives
Poules
Réseaux radio
Sacs de jute
Scies articulées
Toiles
Trousse de premiers soins
Vêtements chauds
Vêtements imperméables

MUNICIPALITÉ DE NEW CARLISLE

a) Ressources humaines

(2)

ANNEXE II

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) Classe 1: Service aérien commercial à horaire fixe, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- b) Classe 2: Service aérien commercial régulier entre points déterminés, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;
- c) Classe 3: Service aérien commercial entre points déterminés, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;
- d) Classe 4: Service aérien commercial d'affrètement, exploité entièrement au Canada et offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun des personnes et de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir de tout autre point situé au Canada, conformément au présent règlement et au Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4), moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier, avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés ci-après au moyen des aéronefs autorisés dans le cadre de l'exploitation du service aérien commercial d'affrètement:
 - (i) Epandage et dispersion de produits;
 - (ii) construction au moyen d'aéronefs;
 - (iii) surveillance aérienne;
 - (iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes;
 - (v) aérophotogrammétrie;
 - (vi) photographie aérienne non technique;
 - (vii) vol récréatif.

- e) Classe 5: Service aérien commercial contractuel, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;
- f) Classe 6: Service aérien commercial d'aéroclub, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéroclub constitué en association à but non lucratif;
- g) Classe 7: Service aérien commercial spécialisé, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point situé au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes:
 - (i) "épandage et dispersion de produits", soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour
 - (A) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou
 - (B) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons,y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture et l'empoissonnement des lacs et rivières;
 - (ii) "construction au moyen d'aéronefs", soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de voies ferrées en montagne, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie;
 - (iii) "surveillance aérienne", soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages;

- (iv) "inspection, reconnaissance et publicité aériennes", soit:
 - (A) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, et
 - (B) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes;
- (v) "aérophotogrammétrie", soit:
 - (A) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en-dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'une caméra ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et
 - (B) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques;
- (vi) "photographie aérienne non technique" désigne de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte;
- (vii) "entraînement au vol" désigne un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et
- (viii) "vol récréatif" désigne un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et
 - (A) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur,
 - (B) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et
 - (C) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps,y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute;
- (ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;

- h) Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- i) Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;
- j) Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;
- k) Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international, exploité entre le Canada et un autre pays et offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises, moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure, pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité;
- l) Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international, exploité entre le Canada et un autre pays, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

GROUPES D'AVIONS SELON LA MASSE

La répartition en groupes des services aériens commerciaux, fondée sur le poids des aéronefs utilisés, est la suivante:

a) les services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe du

- (i) Groupe A, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, ne dépasse pas 4 300 livres
- (ii) Groupe B, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 4 300 livres mais ne dépasse pas 7 000 livres,
- (iii) Groupe C, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 7 000 livres mais ne dépasse pas 18 000 livres,
- (iv) Groupe D, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18 000 livres mais ne dépasse pas 35 000 livres,
- (v) Groupe E, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 35 000 livres mais ne dépasse pas 75 000 livres,
- (vi) Groupe F, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 75 000 livres mais ne dépasse pas 150 000 livres,
- (vii) Groupe G, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 150 000 livres mais ne dépasse pas 350 000 livres,
- (viii) Groupe H, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 350 000; et

b) les services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure tournante du

- (i) Groupe A-RW, dont le poids maximal autorisé au décollage ne dépasse pas 4 409 livres,
- (ii) Groupe B-RW, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 4 409 livres mais ne dépasse pas 7 500 livres,
- (iii) Groupe C-RW, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 7 500 livres mais ne dépasse pas 18 000 livres,
- (iv) Groupe D-RW, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 18 000 livres mais ne dépasse pas 35 000 livres,
- (v) Groupe E-RW, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 35 000 livres mais ne dépasse pas 75 000 livres,
- (vi) Groupe F-RW, dont le poids maximal autorisé au décollage dépasse 75 000 livres.

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

1. SERVICES

Les transporteurs aériens sont tenus de publier et de déposer auprès du Comité des horaires généraux pour les services des classes 1 et 8, et des plans horaires pour les services des classes 2 et 9-2. On peut obtenir des détails sur les horaires effectifs des services d'un transporteur en s'adressant à l'un quelconque des bureaux principaux de ce transporteur.

2. TAXES DE TRANSPORT

Les transporteurs aériens, sauf ceux des classes 5, 6 et 7, qui sont soumis aux exigences du Comité concernant le dépôt des tarifs, doivent publier et déposer, auprès du Comité, des tarifs donnant les modalités du transport, les règles et règlements, prix de passage, taux de transport et taxes applicables au genre de trafic qu'ils sont autorisés par leur permis à transporter. Ces tarifs doivent être tenus à la disposition du public pour consultation. On peut obtenir des renseignements à ce sujet en s'adressant à l'un quelconque des bureaux principaux du transporteur.

ANNEXE III

DÉFINITIONS

AERODROME - surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres d'aéronefs.

AERONEF CRITIQUE - aéronef dont les caractéristiques d'exploitation sont les plus exigeantes en ce qui a trait à la détermination des longueurs de piste, des résistances du revêtement et d'autres caractéristiques physiques d'une catégorie d'aéroports. La détermination de l'aéronef critique pour un aspect particulier d'une catégorie d'aéroports relève de la planification aéronautique régionale (CAP) selon les exigences d'exploitation d'un aéronef actuel ou prévu qui doit desservir un aéroport.

AEROPORT - un aérodrome pour lequel, en vertu de la Partie III des Règlements de l'air, une licence a été décernée par le ministre fédéral des Transports.

AIRE D'ATERRISSAGE - partie de l'aire de mouvement destinée au parcours d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

AIRE DE MANOEUVRE - partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et atterrissages des aéronefs, à l'exclusion des aires de trafic.

AIRE DE MOUVEMENT - partie d'un aérodrome destinée aux manoeuvres des aéronefs au sol, y compris l'aire de manoeuvre et les aires de trafic.

AIRE DE TRAFIC - aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement du fret, le ravitaillement en carburant, le stationnement ou l'entretien.

PROLONGEMENT D'ARRET - aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité d'une piste dans le sens du décollage, de même largeur que la piste, qui est désignée et aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef peut s'arrêter lorsque le décollage est interrompu.

SEUIL - début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage

SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES - définition des limites de projection d'objets dans l'espace aérien aux environs d'un aéroport pour assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

VOIE DE CIRCULATION - voie définie, sur un aéroport terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

ABREVIATIONS

ARCAL - Eclairage d'aéroport contrôlé par radio d'aéronef
DME - Equipement de mesure de la distance
IFR - Règles de vol aux instruments
ILS - Système d'approche aux instruments
KHZ - Kilohertz
KW - Kilowatt
NDB - Radiophare non-directionnel
RIL - Feu d'identification de piste
VASIS - Indicateur visuel de pente d'approche
VFR - Règles de vol à vue
VHF - Très haute fréquence
VOR - Radiophare omni-directionnel VHF

BIBLIOGRAPHIE

Statistique Canada, no 71001

Financial Post, Canadian Markets (1984)

Perspectives démographiques pour le Québec: 4 hypothèses 1973-1986-2001, B.S.Q., M.I.C. 1976.

Le Québec Statistique (1985/86)

La Baie des Chaleurs, c'est beaucoup plus... Conseil de Développement économique de la Baie des Chaleurs Inc., Octobre 1985.

Travail Québec, les CMQ: leur profil, leur marché, janvier 1980
O.P.D.Q., Compilation du Service des projets spéciaux, 1980

Inventaire industriel du M.I.C., 1984

Répertoires Scott, Fabricants du Québec 1986/87

Plan directeur de l'aéronautique civile, Région du Golfe du Saint-Laurent, Transports Canada avec la participation d'Econiconsul Inc, 1985

Etude des transports aériens en Gaspésie et aux Iles-de-la-Madeleine, Aviaconsul Inc. pour Transports Canada, mars 1983, addendum de juin 1984.

Plan directeur de l'aéroport de Bonaventure, Direction du Transport aérien, Transports Québec, mars 1983.

Plan directeur de l'aéroport de Saint-Honoré, Direction du Transport aérien, Transports Québec, janvier 1986.

Dossier "Transport aérien", Conseil de développement économique de la Baie des Chaleurs Inc., mars 1985.

Les systèmes d'approche aux instruments.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 045 289