

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

L'AMÉNAGEMENT D'AÉROPORTS ET D'HÉLIPORTS
PUBLICS SUR LA MOYENNE ET BASSE CÔTE-NORD

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

Texte rédigé par
Ralph Plourde
Analyste

Service du transport aérien
Juin 1991

CANQ
TR
TPM
TMAF
135

696570

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

**L'AMÉNAGEMENT D'AÉROPORTS ET D'HÉLIPORTS
PUBLICS SUR LA MOYENNE ET BASSE CÔTE-NORD**

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

Texte rédigé par
Ralph Plourde
Analyste

Service du transport aérien
Juin 1991



CANQ
TR
TPM
TMAF
135

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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
L'ENVIRONNEMENT	2
Le territoire et la population	2
Le réseau routier	4
Le transport maritime	7
Le service aérien	8
L'IDENTIFICATION DES SITES À AMÉNAGER	13
L'identification des sites à aménager	13
Le choix des sites aéroportuaires	14
Le segment Havre-Saint-Pierre-Natashquan	14
Le segment Natashquan-Kégashka	15
Le segment Kégashka-La Romaine-Chevery	19
Le segment Chevery - La Tabatière	19
Le réseau d'héliports sur la MBCN	22
LES PARAMÈTRES TECHNIQUES DES AÉROPORTS ET DES HÉLIPORTS À AMÉNAGER	25
Les aéroports	25
Les héliports	28
VERS UN NOUVEL AMÉNAGEMENT DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE LA MBCN	30
CONCLUSION	33
RECOMMANDATIONS	35

L'AMÉNAGEMENT D'AÉROPORTS ET D'HÉLIPORTS PUBLICS SUR LA MOYENNE ET BASSE CÔTE-NORD

1- INTRODUCTION

Le transport aérien est le seul moyen de transport disponible l'année durant sur la Moyenne et Basse Côte-Nord. Compte tenu de la présence sur la Côte d'un réseau aérien dit secondaire desservi par hydravions, par avions sur skis et par hélicoptères, à des diverses périodes de l'année, le service aérien comporte plusieurs contraintes qui nuisent à l'offre d'un service de transport aérien efficace et fiable. Une voie de solution à ce problème serait la construction d'aéroports dans les villages non pourvus de pistes d'atterrissage de façon à permettre une desserte aérienne par des avions sur roues.

Par ailleurs, les villages de la Moyenne et Basse Côte-Nord ne sont pas dotés, sauf exception, d'héliports publics certifiés ou construits selon les normes de Transports Canada. Les sites utilisés comme héliports sont souvent non-sécuritaires, voire dangereux; il importe donc de corriger cette situation.

Le présent document se veut une étude d'opportunité quant à la nécessité et à la possibilité d'aménager des aéroports sur le réseau aérien secondaire actuel et des héliports publics dans divers villages de la Moyenne et Basse Côte-Nord. Comme il se doit, cette étude accordera une grande attention aux projets du M.T.Q. en ce qui concerne la construction de routes sur la Moyenne et Basse Côte-Nord.

2- L'ENVIRONNEMENT

Avant de procéder à l'étude d'opportunité proprement dite, il importe au plus haut point de définir le cadre de référence, les aéroports et les héliports répondant à des besoins de transport. La présente partie du document aura donc comme objectif de décrire les divers éléments en cause : le cadre géographique, le réseau de transport et les infrastructures en place, les services aériens offerts et les lacunes identifiées.

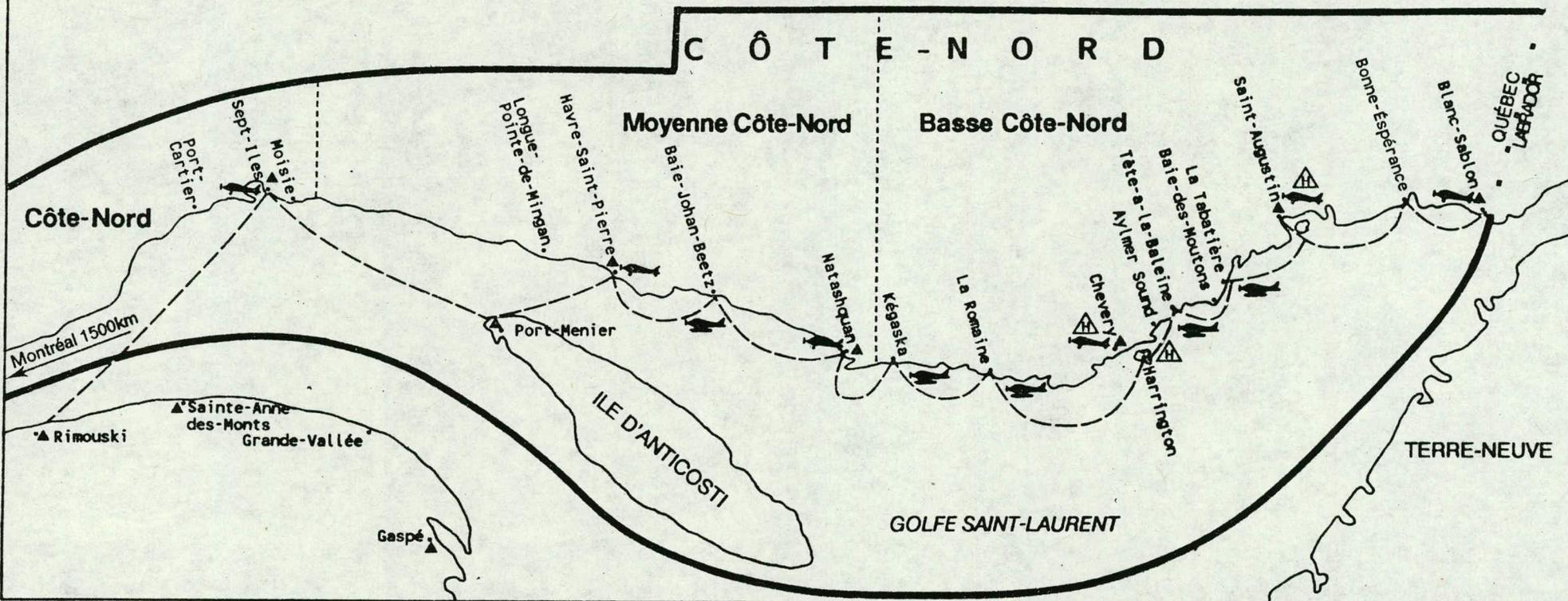
2.1 *Le territoire et la population*

Aux fins de la présente étude, le territoire considéré s'étire sur plus de 400 kilomètres entre Havre-Saint-Pierre et Blanc-Sablon. La section comprise entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan fait partie de la Moyenne Côte-Nord alors que la bande littorale à l'est de Natashquan appartient à la Basse Côte-Nord. À ce territoire, il faut ajouter l'Ile d'Anticosti située au large de Mingan et de Havre-Saint-Pierre.

Sur le plan de l'administration municipale, les villages situés entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan font parties de la municipalité régionale de comté de la Minganie. Les villages situés entre Natashquan et Vieux-Fort appartiennent à la municipalité de la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent, créée en 1963 et dirigée par un administrateur nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil. En 1990, deux municipalités ont été créées dans la partie est du territoire, à savoir les municipalités de Blanc-Sablon et de Bonne-Espérance (carte 1).

Sur un plan topographique, le relief côtier est doux et facilement accessible de Havre-Saint-Pierre jusqu'à Kégashka. Depuis cette localité jusqu'à Blanc-Sablon, le littoral est accidenté, échancré et bordé d'îles. L'Ile d'Anticosti offre au nord un littoral de falaises peu accessibles alors qu'au

QUÉBEC
 BASSE CÔTE-NORD
 DESSERTE MARITIME ET AÉRIENNE



LEGENDE

- ▲ Aéroport
- ✈ Service d'avion
- ✈ Service d'hydravion
- Desserte maritime
- △ Service d'hélicoptère
- Limite de la Côte-Nord

sud, le bord de mer se caractérise par des plages de sable ou de gravier. Tout ce territoire présente un climat de type océanique froid favorable à la création de brouillard côtier. Cet élément du climat a un impact considérable sur l'accessibilité du territoire par navire et par avion.

Malgré l'étendue du territoire, il est peu peuplé avec 8 330 habitants en 1986 dont 335 personnes pour l'île d'Anticosti. Les diverses localités sont adossées à la mer; elles sont aussi de petites dimensions. Les trois villages les plus importants sont ceux de Natashquan, de La Romaine et de Saint-Augustin avec plus ou moins 1 000 habitants chacun. Le tableau 1 présente la répartition de la population pour chacun de ces villages en 1986.

2.2 *Le réseau routier*

Le réseau routier à l'est de Havre-Saint-Pierre est des plus embryonnaires puisque la route 138 qui permettrait de rejoindre le Québec de base s'arrête à Havre-Saint-Pierre et que les diverses localités sur la Côte ne sont pas reliées entre elles. La programmation actuelle du ministère des Transports du Québec prévoit l'ouverture du tronçon Havre-Saint-Pierre - Aquanish en 1996, le tronçon de route Aquanish - Natashquan - Pointe-Parent existant déjà. À moyen terme, le Ministère pourrait terminer la construction du tronçon Pointe-Parent - Kégashka; présentement, aucun échéancier des travaux n'a été défini. Somme toute, tous les villages à l'ouest de Kégashka pourraient être reliés au réseau routier au Québec au début du siècle (tableau 2).

Compte tenu de la nature de la topographie, aucun aménagement de route n'est prévu entre Kégashka et Chevery; le village de La Romaine demeurera donc isolé. Plus à l'est, le tronçon de route prévu entre Chevery et La Tabatière représente des

TABLEAU 1RÉPARTITION DE LA POPULATION DU TERRITOIRE À L'EST DE
HAVRE-SAINT-PIERRE (1986)

<u>Villages</u>	<u>Population</u>
Port-Menier	335
Baie-Johan-Beetz	112
Aguanish	408
Natashquan (incluant la réserve indienne)	1 082
Kégashka	148
La Romaine (incluant la réserve indienne)	916
Chevery	228
Harrington-Harbour	311
Aylmer-Sound	109
Tête-à-la-Baleine	446
La Tabatière	520
Baie-des-Moutons	260
Saint-Augustin (incluant l'établissement indien)	1 390
Baie-du-Vieux-Fort	312
Rivière-Saint-Paul	495
Baie-du-Milieu	143
Baie-Brador	123
Lourdes-de-Blanc-Sablon	625
Blanc-Sablon	<u>361</u>
TOTAL :	8 330

Source : Recensement du Canada 1986 et Répertoire des municipalités 1990

TABLEAU 2**MOYENNE ET BASSE CÔTE-NORD****LA PLANIFICATION ROUTIÈRE DU M.T.Q.**

<u>Tronçons routiers</u>	<u>Longueur</u>	<u>Statut</u>
Havre-Saint-Pierre-Aquanish	106 km	Ouverture échelonnée entre 1991 et 1996
Aquanish-Natashquan-Pointe-Parent	30 km	Tronçon ouvert à la circulation
Pointe-Parent-Kégashka	40 km	20 km de route à construire; aucun échéancier
La Tabatière-Baie-des-Moutons	11 km	Tronçon routier ouvert durant l'été seulement
Chevery-Aylmer Sound-Tête-à-la-Baleine	34 km	Tronçon routier à construire, aucun échéancier
Tête-à-la-Baleine-La Tabatière	33 km	Tronçon routier à construire; aucun échéancier
Vieux-Fort-Blanc-Sablon	74 km	Tronçon routier ouvert à la circulation, améliorations à apporter
	<hr/> 328 km	

travaux à réaliser sur près de 70 km; la section comprise entre Chevery et Tête-à-la-Baleine (34 km) serait relativement plus facile à construire et moins coûteuse que le tronçon Tête-à-la-Baleine - La Tabatière (33 km).

Par ailleurs, aucun tronçon de route n'a été prévu entre La Tabatière et Saint-Augustin compte tenu de la nature de la topographie; les coûts de construction seraient exorbitants. Enfin, un tronçon de route, qui demeure à être amélioré, réunit les villages de Vieux-Fort et de Blanc-Sablon.

Dans l'évaluation de l'opportunité de construire des héliports publics et des aéroports supplémentaires sur la Moyenne et Basse Côte-Nord, les projets de construction de routes du M.T.Q. constituent des éléments clés, attendu la souplesse inhérente d'une route à remplir divers objectifs, tant économiques que sociaux, comparativement à un aéroport ou un héliport.

2.3 *Le transport maritime*

La desserte maritime de la Basse Côte-Nord est assurée par la compagnie Relais Nordik Inc. et son navire Nordik Express d'un tonnage brut de 1 600 tonnes. Les ports desservis sont les suivants :

Rimouski	La Romaine
Sept-Iles	Harrington Harbour
Port-Menier	Tête-à-la-Baleine
Havre-Saint-Pierre	La Tabatière
Baie Johan-Beetz	Saint-Augustin
Natashquan	Vieux-Fort
Kegashka	Blanc-Sablon

Le service maritime est offert du mois d'avril au mois de janvier et consiste en un service hebdomadaire (aller-retour) à partir du port de Rimouski. En 1989, le nombre de passagers transportés fut de 7 105 et les marchandises, de 20 453 tonnes métriques.

Compte tenu du temps de voyage qu'implique le transport par bateau, la desserte maritime ne constituera jamais le moyen privilégié pour le transport des personnes, quelle que soit par ailleurs la structure tarifaire. Au contraire, il demeure le moyen de transport par excellence pour les marchandises, y compris les produits périssables, justement à cause des tarifs offerts.

2.4 *Le service aérien*

Compte tenu de la nature des infrastructures aéroportuaires disponibles sur la Moyenne et Basse Côte-Nord, le territoire comprend un réseau principal desservi par des avions bimoteurs turbopropulsés et un réseau secondaire desservi par des avions monomoteurs sur flotteurs ou sur skis, ou par des hélicoptères selon la période de l'année.

Du lundi au vendredi à 11 h 15, un ATR-42 de 44 sièges quitte Sept-Iles pour Blanc-Sablon avec arrêt à Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Chevery et Saint-Augustin. Au retour, l'appareil quitte Blanc-Sablon à 15 h 35 pour arriver à Sept-Iles à 19 h 10 avec un arrêt aux mêmes points intermédiaires. Le samedi, un ATR-42 dessert les points de Sept-Iles, de Havre-Saint-Pierre et de Natashquan. L'aéroport de Port-Menier à l'île d'Anticosti est desservi tous les jours par un avion sur roues. Le type d'avion varie selon la période de l'année en fonction de l'importance de la clientèle.

En soirée, un vol tout cargo est exploité sur le réseau principal en fonction des besoins du trafic. La fréquence des services de transport du fret peut atteindre cinq vols par semaine notamment l'hiver lorsque des denrées périssables doivent être acheminées.

L'absence d'infrastructures aéroportuaires adéquates explique l'existence d'un réseau secondaire desservi par des appareils autres que le ATR-42.

Un Beaver de cinq places relie Havre-Saint-Pierre à Baie-Johan-Beetz les lundis, mercredis et vendredis. Du lundi au vendredi, un Otter de neuf places relie La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, La Romaine et Kégashka aux points de correspondance de Chevery et de Natashquan. Les services d'hydravion sont exploités par Alexandair, pour le compte d'Inter-Canadien.

Cependant, lors de la période de gel et de dégel, le service offert en Beaver ou Otter ne peut être exploité. À ce moment, un hélicoptère est nolisé pour effectuer le service. Des ASTAR-350 de six places sont basés à Chevery et à Natashquan pour desservir les points du réseau secondaire, tandis qu'un Bell 206 de quatre sièges est basé à Saint-Augustin pour effectuer la traverse de la rivière.

Inter-Canadien transporte environ 31 000 passagers et 250 000 kg de fret (marchandises et denrées périssables) au cours d'une année sur le réseau principal et secondaire.

Sur un plan qualitatif, le service aérien régulier offert sur le réseau principal de la Moyenne et Basse Côte-Nord est comparable sinon semblable aux services aériens offerts dans les villes du sud du Québec comme Mont-Joli, Baie-Comeau, Sept-Iles, Val d'Or, etc. En effet, les aéronefs utilisés sont les

mêmes, les aides à la navigation sont identiques et les structures d'accueil et de service aux passagers sont adéquats.

La situation est toute autre sur le réseau secondaire à cause de l'absence d'infrastructures aéroportuaires et de l'utilisation d'avions monomoteurs et d'hélicoptères. Sur un plan opérationnel, l'utilisation des avions monomoteurs sur flotteurs et sur skis est limitée au vol à vue et de jour. Les conditions météorologiques sur la Côte sont très difficiles et limitent grandement l'exploitation de ces aéronefs. De même, la durée très courte de la période de vol de ces aéronefs entre les mois d'octobre et d'avril limite encore plus la fiabilité des vols sur le réseau secondaire. De plus, les avions sur flotteurs ou sur skis sont petits, bruyants, peu confortables et les aménagements intérieurs réduits au minimum.

Durant la période de gel-dégel alors que les hydravions et les avions sur skis ne peuvent être exploités, le service est assuré par des hélicoptères. Ces hélicoptères monomoteurs sont également restreints au vol à vue durant la période de clarté. Il est à noter que pour les hydravions, les avions sur skis et les hélicoptères, il n'existe aucune structure d'accueil pour les passagers.

Il demeure possible d'améliorer superficiellement le service aérien sur le réseau secondaire par l'aménagement de bâtiments d'accueil pour les passagers des hydravions et des avions sur skis de même que par l'aménagement d'aires de décollage sécuritaires pour les héliports. Cependant, l'unique façon d'assurer un service aérien sur ce réseau qui soit pleinement fiable et qui soit comparable à celui des autres régions du Québec réside dans la transformation du service aérien offert par avions monomoteurs exploités en régime de vol à vue en un service aérien offert par avions bimoteurs sur roues exploités en régime de vol aux instruments. Cette mutation sous-entend

obligatoirement la construction de pistes d'atterrissage avec aérogares et aides à la navigation.

Les coûts reliés à l'exploitation d'un service aérien sur le réseau dit secondaire sont très élevés et n'ont aucune mesure avec la qualité du service offert sur le réseau principal. En 1990-91, les coûts d'exploitation du service d'hélicoptères sur le réseau secondaire durant la période gel-dégel et pour le service de la traverse aérienne à Saint-Augustin et à Harrington Harbour ont été de 453 000 \$. Pour le service aérien offert par hydravions, les coûts ont été de 418 000 \$; somme toute, les coûts d'opération du service aérien sur le réseau secondaire se sont donc élevés à 871 000 \$.

La problématique qui existe présentement sur le réseau secondaire de la Moyenne et Basse Côte-Nord correspond à celle qui prévalait au Nouveau-Québec il y a une dizaine d'années. Suite à l'entente signée entre le Canada et le Québec dans le cadre de la Convention de la Baie James et du Nouveau-Québec, tous les villages inuits signataires seront pourvus d'ici deux ans de pistes d'atterrissage dotés des équipements électroniques permettant une desserte aérienne régulière fiable l'année durant. Ce programme de construction d'aéroports nordiques d'une durée de dix ans aura coûté plus de 100 millions de dollars aux contribuables.

À la lumière de ce programme de construction, il demeure superflu, à notre avis, de discourir davantage sur l'opportunité d'aménager des aéroports dans certains villages du réseau secondaire actuel - Mutatis mutandis. Plutôt, il est beaucoup plus approprié, dans un premier temps, d'identifier dans une perspective multimodale les sites à privilégier pour la construction d'aéroports, de définir leurs paramètres techniques, et dans un deuxième temps, d'évaluer et de proposer un agencement révisé de la desserte aérienne entre Sept-Iles et

Blanc-Sablon qui réponde aux besoins de la population de la
Moyenne et Basse Côte-Nord.

3- L'IDENTIFICATION DES SITES À AMÉNAGER

3.1 *L'identification des sites à aménager*

Le choix des villages de la Moyenne et de la Basse Côte-Nord à être pourvus d'aéroports doit découler de l'application de certains principes, de l'évaluation de certains facteurs et de la prise en considération de certaines contraintes.

Tout d'abord, compte tenu des coûts de construction élevés des aéroports, particulièrement en régions isolées, compte tenu des faibles populations des villages du réseau secondaire, il importe au plus haut point d'obtenir pour chacun des aéroports choisis la clientèle la plus considérable possible. Par ailleurs, dans une perspective d'organisation de l'ensemble du service aérien régulier de la MBCN, il demeure que toute réduction du nombre d'aéroports augmentera d'autant la rapidité du service. Au contraire, plus les segments seront nombreux, plus grand sera le temps de transport requis de la desserte. Somme toute, pour des motifs d'efficacité économique et opérationnelle, il y a avantage à réduire le nombre d'aéroports.

Également, il faut considérer qu'un aéroport ou un hélicoptère n'est pas un instrument de désenclavement des plus souples car son utilisation est limitée à des pilotes certifiés et à des avions et hélicoptères qui sont les plus souvent la propriété d'entreprises et non d'individus. Au contraire, la route est une infrastructure de transport beaucoup plus souple car elle est accessible à tous et à un faible coût pour l'utilisateur.

Pour toutes ces raisons, le choix des villages devant recevoir des aéroports maximisera l'utilisation de la route tout en

assurant une exploitation optimale des services aériens réguliers.

3.2 *Le choix des sites aéroportuaires*

Dans le cadre de la philosophie d'intervention définie aux paragraphes précédents, il convient d'établir (tableau 3) pour évaluation et analyse, la liste des segments aériens possibles entre Sept-Iles et Blanc-Sablon. Les solutions retenues sont illustrées sur la carte 2.

3.2.1 *Le segment Havre-Saint-Pierre-Natashquan*

La programmation présente du Ministère prévoit que le tronçon routier Havre-Saint-Pierre-Natashquan sera disponible en 1996 et que le tronçon Baie-Johan-Beetz-Natashquan sera ouvert à la circulation en novembre 1991. Compte tenu des faibles distances routières entre Baie-Johan-Beetz et Havre-Saint-Pierre à l'ouest et Natashquan à l'est, il n'est donc pas question de prévoir l'aménagement d'une piste d'atterrissage à cet endroit.

Qui plus est, le Ministère pourrait décider au moment de l'ouverture du tronçon routier en direction de Natashquan, prévue en novembre 1991, de mettre fin au service aérien par avions sur flotteurs ou skis entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz, la population de ce village ayant désormais accès via Natashquan au service aérien principal effectué par ATR-42 de la compagnie Inter-Canadien.

L'économie réalisée par le Ministère serait de l'ordre de 50 000 \$ annuellement, soit environ 20 000 \$ pour le service d'hydravions entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz et 30 000 \$ pour le service d'hélicoptères durant la période gel-géel qui peut s'étendre sur 12

semaines en moyenne, l'hélicoptère assurant un service bi-hebdomadaire entre Natashquan, Baie-Johan-Beetz et Havre-Saint-Pierre. Ces économies ne comprennent pas les frais de station payés à Inter-Canadien par le biais d'un montant forfaitaire pour l'ensemble de la desserte sur la Moyenne et Basse Côte-Nord.

Par ailleurs, si le présent service aérien disponible à Baie-Johan-Beetz était retiré en novembre 1991, il en coûterait plus cher pour l'utilisateur. En effet, le tarif est actuellement de 105 \$ entre Baie-Johan-Beetz et Havre-Saint-Pierre alors qu'il est de 128 \$ entre Natashquan et Havre-Saint-Pierre. À ce différentiel de 23 \$, le passager éventuel devrait ajouter des frais de carburant de l'ordre de 12 \$ pour parcourir le trajet aller-retour Baie-Johan-Beetz-Natashquan. Compte tenu du nombre peu élevé de passagers origine/destination de Baie-Johan-Beetz, environ 130 à chaque année, le retrait du service aérien à ce village dès l'ouverture de la route vers Natashquan en novembre 1991 serait souhaitable, d'autant plus que la liaison Havre-Saint-Pierre-Baie-Johan-Beetz est une entité distincte du réseau secondaire.

3.2.2 *Le segment Natashquan-Kégashka*

Présentement, aucun lien routier ne rattache le village isolé de Kégashka au tronçon de la route 138 desservant d'est en ouest Pointe-Parent, Natashquan et Aquanish. Cependant, déjà avant la parution du rapport Payne de 1980, un embryon de route avait été réalisé à partir de Kégashka et aussi à partir de Pointe-Parent. Depuis 1985, quelque 14 kilomètres de route ont été construits. Les travaux qui restent à réaliser pour désenclaver Kégashka totalisent présentement quelque 20 kilomètres de route pour environ 6-

TABLEAU 3-**PRINCIPAUX PARAMÈTRES DES SEGMENTS AÉRIENS POSSIBLES
MOYENNE ET BASSE CÔTE-NORD**

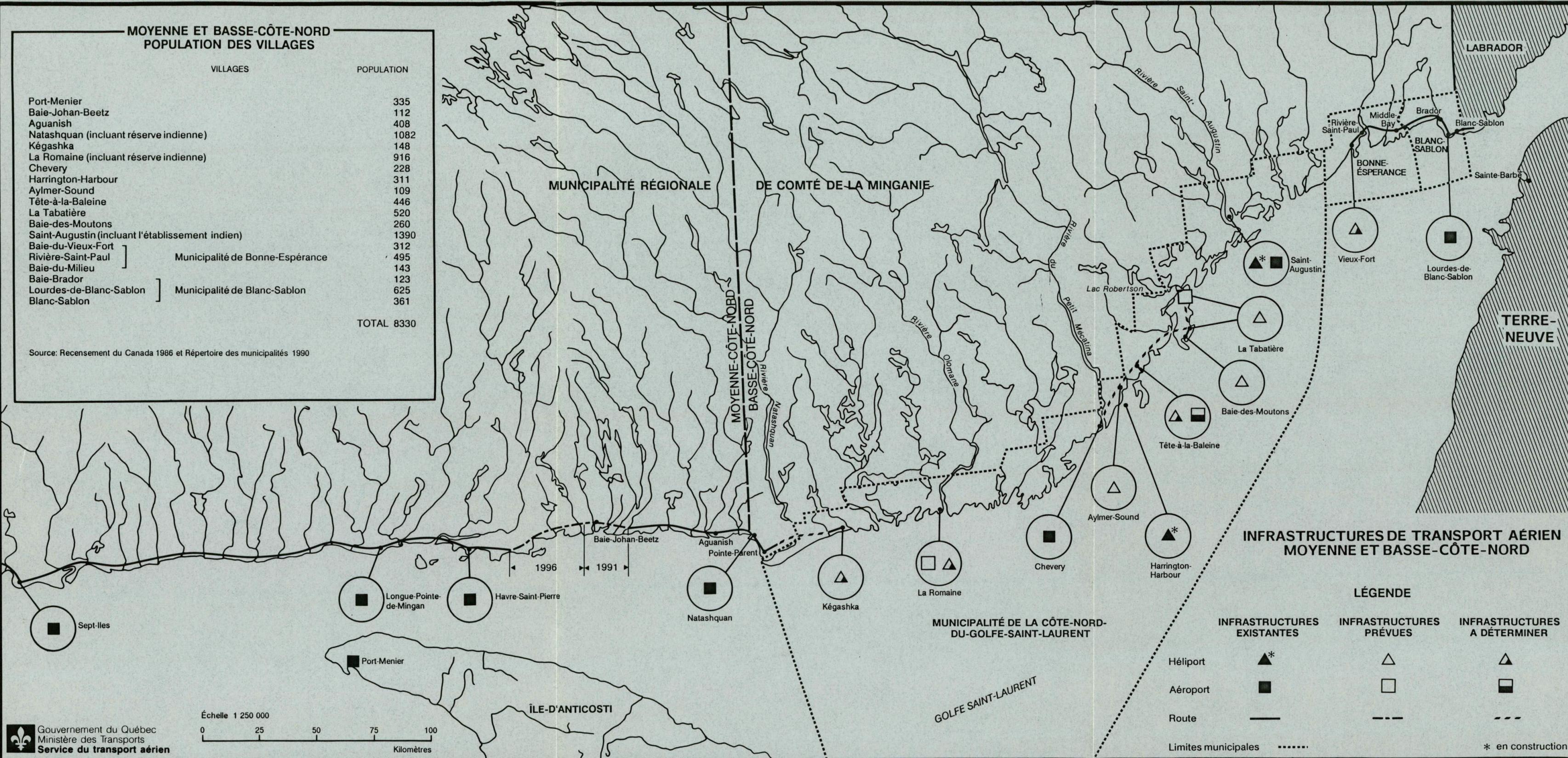
<u>Villages</u>	<u>Distances routières (km)</u>	<u>Routes Programmation</u>	<u>Distances aériennes (km/mn)</u>	<u>Service aérien actuel-réseau principal (km/mn)</u>
Sept-Iles-Havre-Saint-Pierre	212	Déjà disponible	185/100	185/100
Havre-Saint-Pierre-Baie-Johan-Beetz	65	1996	60/32	
Baie-Johan-Beetz-Natashquan	60	Novembre 1991	75/40	130/70
Natashquan-Kégashka	45	Aucun échéancier	37/20	
Kégashka/La Romaine	-	Aucune route de prévue	42/23	160/85
La Romaine-Chevery	-	Aucune route de prévue	80/43	
Chevery-Aylmer Sound	19	Aucun échéancier	20/11	
Aylmer Sound-Tête-à-la-Baleine	15	Aucun échéancier	14/8	105/58
Tête-à-la-Baleine-La Tabatière	33	Aucun échéancier	30/16	
La Tabatière-Saint-Augustin	-	Aucune route de prévue	50/26	
Saint-Augustin-Blanc-Sablon	-	Aucune route de prévue	105/56	105/58

*MN : milles nautiques

**MOYENNE ET BASSE-CÔTE-NORD
POPULATION DES VILLAGES**

VILLAGES	POPULATION
Port-Menier	335
Baie-Johan-Beetz	112
Aguanish	408
Natashquan (incluant réserve indienne)	1082
Kégashka	148
La Romaine (incluant réserve indienne)	916
Chevery	228
Harrington-Harbour	311
Aylmer-Sound	109
Tête-à-la-Baleine	446
La Tabatière	520
Baie-des-Moutons	260
Saint-Augustin (incluant l'établissement indien)	1390
Baie-du-Vieux-Fort	312
Rivière-Saint-Paul	495
Baie-du-Milieu	143
Baie-Brador	123
Lourdes-de-Blanc-Sablon	625
Blanc-Sablon	361
TOTAL	8330

Source: Recensement du Canada 1986 et Répertoire des municipalités 1990

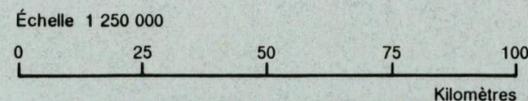


**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN
MOYENNE ET BASSE-CÔTE-NORD**

LÉGENDE

	INFRASTRUCTURES EXISTANTES	INFRASTRUCTURES PRÉVUES	INFRASTRUCTURES A DÉTERMINER
Héliport	▲*	△	△
Aéroport	■	□	□
Route	—	- - -	- - -
Limites municipales	- · - · -		

* en construction



7 millions \$ et deux ponts sur la rivière Natashquan pour environ 2,7 millions \$.

Le village de Kégashka, situé à 20 milles nautiques de Natashquan, avait une population de 148 habitants en 1986. Compte tenu de la faible population de ce village, de la distance aérienne des plus réduites entre celui-ci et Natashquan, des travaux routiers déjà entrepris, des conditions topographiques et pédologiques relativement faciles pour la construction de la route, il n'apparaît pas approprié de prévoir la construction d'un aéroport à Kégashka. Au contraire, il serait plutôt de mise d'accélérer les travaux routiers déjà entrepris pour relier Kégashka à Pointe-Parent. De cette façon, tout le territoire à l'ouest de Kégashka serait inclus dans le réseau routier du Québec. Il resterait pour le M.T.Q. à établir un échéancier de réalisation des travaux routiers à effectuer entre Pointe-Parent et Kégashka; le coût total des travaux serait de l'ordre de 9-10 millions de dollars, soit l'équivalent du montant requis l'aménagement d'un aéroport sur la Moyenne et Basse Côte-Nord.

Bref, l'aménagement de ce lien routier ferait disparaître la nécessité de l'actuel service aérien à Kégashka et les dépenses importantes qu'il entraîne; la population concernée utiliserait l'aéroport de Natashquan qui fait partie du réseau principal aérien desservi par ATR-42. En plus des économies pour le Ministère qui seraient générées par la disparition du service aérien sur hydravion à Kégashka, les usagers feraient une économie substantielle, le tarif d'un billet d'avion entre Kégashka et Natashquan étant actuellement de 101 \$.

3.2.3 *Le segment Kégashka-La Romaine-Chevery*

Le village de La Romaine (incluant la réserve indienne) avec plus de 900 habitants est un des trois plus importants villages de la M.B.C.N. avec Natashquan et Saint-Augustin. Aucune route ne relie ce village à Kégashka-Natashquan et à Chevery. Au plan du service aérien, ce village appartient à la desserte du réseau secondaire; il est situé à 43 milles nautiques de l'aéroport de Natashquan et à la même distance de l'aéroport de Chevery.

Compte tenu de la nature de la topographie à l'est et à l'ouest de La Romaine, à savoir la multitude de lacs et rivières, de baies et d'estuaires, le M.T.Q. ne prévoit pas la construction d'une route, les coûts étant prohibitifs. Tous sont d'accord quant à la nécessité de l'aménagement d'un aéroport à proximité de ce village et Transports Canada a même réalisé une étude de site en janvier 1990¹. Le site choisi se situe approximativement à quatre kilomètres du village via la route existante conduisant à l'usine de filtration. La longueur estimée de la route de raccordement est à 400 mètres. L'orientation de la piste serait 12-30.

3.2.4 *Le segment Chevery - La Tabatière*

Le territoire compris entre Chevery et La Tabatière regroupait en 1986 1 880 habitants répartis dans six villages, à savoir Chevery (228 h), Aylmer Sound (109 h), Tête-à-la-Baleine (446 h), La Tabatière (526 h), Baie-des-Moutons (260 h) et Harrington Harbour (311 h) situé sur

(1) La Romaine - Sélection d'un site d'aéroport - Transports Canada, janvier 1990. 11 pages - Annexes A à G.

l'île de Harrington. Présentement, cette sous-région n'est desservie que par l'aéroport de Chevery, pourvu d'une piste asphaltée de 4 500 pieds. À vol d'oiseau, il n'y a que 34 milles nautiques (63 km) qui séparent l'aéroport de Chevery du village de La Tabatière.

Sur un plan topographique, le segment Chevery-La Tabatière comprend deux grands ensembles. Le premier, à l'ouest, s'étend de Chevery à Tête-à-la-Baleine et est constitué de zones planes ondulantes parcourues de marécages où il serait relativement peu coûteux de construire une route. D'ailleurs, le Ministère a déjà planifié un tracé de route entre Chevery et Tête-à-la-Baleine via Aylmer Sound. Cette route nécessiterait la construction de deux ponts importants au-dessus des rivières Du Petit Mécatina et Netagamiau. Elle permettrait de relier entre eux les villages de Chevery, Aylmer Sound et Tête-à-la-Baleine, et d'accroître l'utilisation de l'aéroport de Chevery.

Le second ensemble topographique s'étire au nord-est de Tête-à-la-Baleine jusqu'à la péninsule du Gros Mécatina dont fait partie le village de La Tabatière à l'est. Cette péninsule de quelque 25 km de longueur et de 6 km de largeur est occupée en son centre et à la latitude de La Tabatière par les collines de Mécatina dont les sommets oscillent entre 650 pieds et 750 pieds au-dessus du niveau de la mer.

À notre avis, il serait prohibitif sur un plan économique de construire la route de 34 km prévue par le M.T.Q. entre Tête-à-la-Baleine et La Tabatière. Plutôt, il serait moins onéreux de construire un aéroport près du village de La Tabatière. Des sites propices seraient disponibles à peu de distance du village. De plus, cet aéroport desservirait le village de Baie-des-Moutons, au sud de La Tabatière, ces

deux villages étant déjà reliés par une route accessible malheureusement que durant la période estivale.

La société d'état Hydro-Québec se propose d'aménager à court terme des installations hydro-électriques au lac Robertson à quelque dix milles nautiques au nord-ouest du village de La Tabatière. Dans le cadre de ce programme, un étude d'avant-projet sera déposée à la fin du mois de mai 1991 afin de recommander un tracé de route entre le village de La Tabatière et le lac Robertson et le site de l'aéroport devant être construit par Hydro-Québec. Selon les informations préliminaires reçues, l'aéroport serait construit à quelque 10 km au nord du village de La Tabatière et une route le reliera à la route prévue entre le lac Robertson et le village. L'aéroport serait pourvu d'une piste de gravier de 3 500 pieds de longueur et d'installations minimales d'accueil. Plus de renseignements seront disponibles en regard de ce projet au moment du dépôt de l'étude d'avant-projet.

Selon le scénario proposé précédemment, une route pourrait donc être construite entre Chevery et Tête-à-la-Baleine via le village de Aylmer Sound; c'est donc dire qu'aucun aéroport ne serait envisagé à Tête-à-la-Baleine. Toutefois, à ce jour, le ministère des Transports du Québec pas pas fait connaître sa politique de construction de route sur la Moyenne et Basse Côte-Nord, ni son échéancier. Il importe au plus haut point que ceux-ci soient établis le plus rapidement possible. Si ce plan ne prévoyait pas à moyen ou à long terme l'aménagement d'une route entre Chevery et Tête-à-la-Baleine, compte tenu de la localisation du chemin entre La Tabatière et le lac Robertson, et suite à une évaluation des coûts de construction d'une route entre Tête-à-la-Baleine et le chemin La Tabatière - Lac Robertson, il pourrait devenir

plus intéressant d'aménager un chemin à partir de Tête-à-la-Baleine vers l'aéroport de La Tabatière que de construire un aéroport uniquement pour Tête-à-la-Baleine.

La situation à privilégier pour désenclaver le village d'Aylmer Sound demeure plus difficile d'évaluation compte tenu que ce village ne compte qu'un peu plus de 100 habitants. Selon un premier scénario, une route de 20 km pourrait relier ce village à celui de Chevery; selon un second, une route d'accès de 12 km permettrait aux habitants de se diriger vers Tête-à-la-Baleine. Enfin, un troisième scénario pourrait représenter le statu quo, c'est-à-dire assurer à la population d'Aylmer Sound un lien par bateau-taxi vers Chevery durant la belle saison et par hélicoptère durant la période gel-dégel.

Attendu la faible population du village d'Aylmer Sound, attendu la nécessité de construire un pont, selon le scénario du lien routier de ce village vers Chevery et celui de la route vers Tête-à-la-Baleine, et attendu l'obligation de toute façon de desservir par bateau-taxi et par hélicoptère les habitants du village de Harrington Harbour, il pourrait être approprié jusqu'à moyen terme à tout le moins de conserver le statu quo.

Toutefois, afin d'éliminer toute ambiguïté au niveau de ce choix, il demeure essentiel d'obtenir des évaluations des coûts de construction pour une éventuelle route entre Chevery et Tête-à-la-Baleine qui desservirait aussi Aylmer Sound.

3.3 *Le réseau d'héliports sur la MBCN*

Tout comme pour les avions et les aéroports, l'exploitation des hélicoptères et des héliports est soumise à des normes strictes

élaborées et contrôlées par Transports Canada. Pour des raisons historiques et pour des motifs opérationnels, à savoir qu'un hélicoptère peut atterrir et décoller d'une surface minuscule, l'application de la réglementation par Transports Canada avait été négligée pendant de nombreuses années en regard des hélicoptères et des héliports. Le nombre d'accidents d'hélicoptères survenus au cours des dernières années de même que la croissance du nombre de ces aéronefs, particulièrement en milieu urbain, a amené Transports Canada depuis quelques années à contrôler beaucoup plus étroitement la réglementation applicable aux hélicoptères et aux héliports.

Sur la Moyenne et Basse Côte-Nord, durant la période gel-dégel, le M.T.Q. défraie annuellement le coût de location des hélicoptères qui desservent les villages non pourvus d'aéroports et faisant partie du réseau secondaire, de même que les hélicoptères qui assurent les traverses aériennes de Saint-Augustin et de Harrington Harbour. Aucun de ces villages n'offre d'héliport conforme aux normes de Transports Canada, et même dans plusieurs cas, les hélicoptères utilisent des sites non sécuritaires.

Afin de permettre durant la période gel-dégel une utilisation par les hélicoptères d'héliports conformes aux normes de Transports Canada, afin de permettre les évacuations d'urgence jour/nuit par hélicoptère, il est apparu approprié en 1990 de mettre de l'avant un programme d'aménagement d'héliports publics sur la Moyenne et la Basse Côte-Nord. Sur un plan théorique, les sites potentiels identifiés sont les suivants, à savoir : Baie Johan-Beetz, Kégashka, La Romaine, Harrington Harbour, Aylmer Sound, Tête-à-la-Baleine, Baie-des-Moutons, La Tabatière, Saint-Augustin et Baie-du-Vieux-Fort. En pratique, le site de Baie-Johan-Beetz peut être éliminé compte tenu de l'ouverture en novembre 1991 des tronçons routiers Baie-Johan-Beetz-Natashquan et en 1996 de celui entre Havre-Saint-Pierre

et Baie-Johan-Beetz reliant ainsi le village de Natashquan au réseau routier du Québec de base.

Le besoin d'un hélicoptère à chacun des autres sites demeure et les travaux d'aménagement ont débuté aux sites des Saint-Augustin et de Harrington Harbour qui semblaient les plus prioritaires et les moins susceptibles d'être affectés par la conjoncture à court terme. Il est prévu de terminer les travaux à ces deux sites en 1991.

En ce qui concerne les autres sites, la programmation devrait prioriser les villages qui ne seront pas pourvus d'aéroports, qui se seront dotés d'aéroports qu'à moyen ou long terme, ou ceux dont la route d'accès à l'aéroport ne sera pas entretenue durant l'hiver.

Sur la base des renseignements actuels, la priorisation proposée des projets d'hélicoptères est la suivante :

<u>Sites</u>	<u>Programmation</u>	
Saint-Augustin	1990-91	1991-92
Harrington Harbour	1990-91	1991-92
Baie-des-Moutons	1991-92	1992-93
La Tabatière	1991-92	1992-93
Aylmer Sound	1992-93	1993-94
Tête-à-la-Baleine	1992-93	1993-94
La Romaine	1993-94	1994-95
Kégashka	1993-94	1994-95
Baie-du-Vieux-Fort	1994-95	1995-96

4. **LES PARAMÈTRES TECHNIQUES DES AÉROPORTS ET DES HÉLIPORTS À AMÉNAGER**

4.1 **Les aéroports**

La présente évaluation propose donc l'aménagement d'un aéroport aux villages de La Romaine, de La Tabatière et possiblement à celui de Tête-à-la-Baleine. La détermination des paramètres de la piste d'atterrissage est fonction de la vocation de l'aéroport et de ses besoins, des exigences opérationnelles de l'avion critique et du contexte régional.

Les aéroports actuels de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord de même que les aéroports projetés ont pour vocation première d'assurer le désenclavement des villages non reliés au réseau routier de base du Québec par le biais d'un service aérien régulier offert présentement par la compagnie Inter-Canadien au moyen d'appareils de type ATR-42. Ces aéroports permettent aussi le ravitaillement des villages en produits périssables et en marchandises générales durant la période hivernale. Ce service est aussi offert par Inter-Canadien avec des avions tout cargo ATR-42. De plus, ces aéroports sont utilisés pour les évacuations médicales d'urgence effectuées entre autres par le Challenger CL-601 du Service aérien gouvernemental. Enfin, ces aéroports sont utilisés par les vols commerciaux nolisés et les vols privés. Compte tenu d'une utilisation par le Challenger, cet avion a été identifié comme étant l'avion critique des aéroports de la Moyenne et Basse Côte-Nord.

Tous les aéroports de la Moyenne et Basse Côte-Nord ont des pistes d'atterrissage de 4 500 pieds de longueur, sauf celui de Saint-Augustin qui offre une piste de 4 590 pieds. De plus, toutes ces pistes sont recouvertes de béton bitumineux.

Même si l'étude du réseau aérien de la Moyenne et Basse Côte-Nord, qui sera effectuée sous peu, démontrait qu'il y aurait avantage sur un plan économique d'effectuer une partie de la desserte aérienne avec un avion plus petit nécessitant des pistes plus courtes, la structure linéaire du réseau aérien de la MBCN, l'existence de cinq aéroports déjà pourvus de pistes de 4 500 pieds, les besoins opérationnels de l'avion-ambulance Challenger militent en faveur de l'aménagement des pistes asphaltées de 4 500 pieds de longueur à La Romaine et La Tabatière. Il faut de plus considérer que l'aménagement de piste de 4 500 pieds permettrait l'approvisionnement de ces villages en denrées périssables et en marchandises générales par ATR-42 durant la période hivernale, sans la nécessité d'un transbordement coûteux à un autre aéroport qu'exigerait l'aménagement d'une piste de 3 500 pieds par exemple. De même, une piste de cette longueur rend possible les évacuations médicales par le Challenger du Service aérien qu'interdit une piste de 3 500 pieds, par exemple. Enfin, il faut considérer au coût marginal la dépense supplémentaire requise pour la construction d'un 1 000 pieds supplémentaires de piste que représente l'aménagement d'une piste de 4 500 pieds plutôt qu'une de 3 500 pieds. Pour toutes ces raisons, il est approprié de planifier des pistes de 4 500 pieds de longueur.

De même, le revêtement bitumineux d'une piste d'atterrissage présente trop d'avantages par rapport à une piste en gravier pour ne pas recommander l'asphaltage des pistes des futurs aéroports de La Romaine et de La Tabatière, d'autant plus qu'il s'agit d'infrastructures permanentes utilisées à longueur d'année et qui ne nécessiteront pas de rechargement à tous les deux ou trois ans compte tenu des passages répétitifs des charrues sur une piste en gravier durant l'hiver. La Basse Côte-Nord reçoit annuellement plus de 300 cm de neige. Il est aussi à noter que compte tenu du coefficient de friction de l'ordre de 10 % inhérent à une piste en gravier, il serait

nécessaire d'allonger une piste en gravier de 4 500 pieds de longueur de quelque 500 pieds pour permettre l'accueil de l'avion-ambulance Challenger.

Tous les aéroports à l'est de Sept-Iles sont pourvus d'aides à la navigation permettant les approches aux instruments. Quatre de ces aéroports ont leurs approches publiées dans le Canada Air Pilot et celui de Chevery est doté d'une approche privée dite de compagnie. À court terme, toutes les approches publiques seront de type LOC/DME ou VOR/DME ce qui permet en théorie des atterrissages avec des minima de 50 pieds inférieurs à une approche NDB sans repère d'approche finale (FAF). Le LOC/DME installé à l'aéroport de Saint-Augustin sera certifié au printemps/été 1991. Sur cette base, les aéroports de La Romaine et de La Tabatière devront donc également être dotés d'aides à la navigation de type LOC/DME. La responsabilité de l'installation de ces équipements revient à Transports Canada.

L'aéroport devra être pourvu d'une aire de trafic de superficie suffisante pour recevoir les aéronefs en transit. La superficie de cette aire devrait être de l'ordre de 7 000 m². Enfin, la voie de circulation devra mesurer 15 mètres de largeur. En ce qui concerne le balisage lumineux, l'aéroport devrait être pourvu des équipements suivants : feux de piste, de voie de circulation et d'aire de trafic, feux d'approche, feux à éclats (RILS), PAPI, phare rotatif et système ARCAL.

Enfin, l'aéroport doit être pourvu d'une aérogare de dimension suffisante pour accueillir le trafic passagers. De plus, compte tenu du ravitaillement par avion des villages en denrées périssables et en marchandises générales durant la période hivernale, il est nécessaire de prévoir un espace d'entreposage suffisant. Comme il se doit, on devra prévoir les bâtiments et

l'outillage nécessaire pour assurer l'entretien de ces aéroports l'été et l'hiver.

En résumé, ces deux aéroports, auxquels pourrait s'ajouter celui de Tête-à-la-Baleine, devraient répondre aux normes de zonage aéroportuaire applicables aux aéroports de catégorie 3C de non-précision. Sur la base des coûts de construction de l'aéroport de Saint-Augustin comprenant les aires de manoeuvre, l'aérogare, l'atelier d'entretien, les travaux de génie civil pour l'installation d'un LOC/DME, et qui se sont élevés à environ 8,5 M \$, on peut croire que l'aménagement éventuel de ces trois aéroports sur la base des paramètres définis pourront être de l'ordre de 25 à 30 millions de dollars. Ces données demeurent à être précisées au moment de l'étude d'avant-projet et de la préparation des plans et devis.

4.2 *Les héliports*

Les paramètres techniques des héliports à aménager sont fonction de la vocation des héliports et de l'appareil de référence retenu. Ces héliports doivent servir à assurer le transport des passagers et des marchandises sur le réseau secondaire durant la période gel-dégel et les évacuations d'urgence jour/nuit en plus d'être disponibles pour les autres hélicoptères effectuant diverses missions.

Compte tenu de la vocation des évacuations d'urgence de ces héliports, dans la mesure où il sera possible d'obtenir une certification éventuelle de Transports Canada, le site à privilégier comme héliport sera situé à proximité du dispensaire. De plus, à cause de l'utilisation possible de l'héliport durant les heures de noirceur, l'héliport sera équipé pour l'exploitation de nuit, un système ARCAL étant installé afin de permettre le déclenchement des projecteurs d'atterrissage par le pilote. Également, étant donné que le

Règlement de l'Air stipule qu'un hélicoptère exploité de nuit doit être doté obligatoirement de 2 moteurs, l'appareil de référence retenu est le Bell 222 UT d'une longueur hors-tout de 15,0 m. En conséquence, l'aire de décollage des héliports aura une dimension de 22,5 m de côté et l'aire de sécurité de 30 m. Pour des motifs de sécurité et selon les particularités de chaque site, l'héliport pourra être clôturé. Un petit terrain de stationnement sera disponible à proximité de l'héliport et un cabanon de service sera aménagé pour abriter le matériel de déneigement et les systèmes électriques.

À des fins budgétisation et compte tenu des aménagements à faire, les coûts reliés à l'aménagement des sites sont évalués au maximum à 200 000 \$ par site ou à environ 2 millions de dollars pour l'ensemble du projet. Certains sites pourront nécessiter beaucoup moins de fonds à cause des aménagements existants qui ne nécessiteront que des améliorations pour les rendre conformes aux normes de Transports Canada.

5- **VERS UN NOUVEL AMÉNAGEMENT DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE LA
MBCN**

La présente étude a fait ressortir que le remplacement des hydravions par des avions multimoteurs sur roues dans les villages de la MBCN non pourvus présentement d'aéroports se traduirait par l'addition de deux et possiblement de trois aéroports (La Romaine, La Tabatière, Tête-à-la-Baleine) au réseau existant qui comporte déjà cinq aéroports (Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Chevery, Saint-Augustin, Blanc-Sablon).

Si une telle transformation du réseau aéroportuaire de la Basse Côte-Nord offre des avantages indiscutables au plan de la fiabilité de vols et de l'agencement des horaires, entre autres, elle comporte, en contrepartie, un inconvénient majeur. Comme l'illustre le tableau 4, le nouveau réseau comprendrait jusqu'à 8 escales entre Sept-Iles et Blanc-Sablon et nécessiterait 4 h 45 de trajet.

Il demeure impensable d'un point de vue de transport aérien d'imposer à un passager 8 escales et près de 5 heures de voyage pour franchir 375 milles nautiques. Même si cette étude n'a pas pour objectif d'évaluer l'aménagement de l'horaire de la desserte de la Basse Côte-Nord, la construction éventuelle d'aéroports supplémentaires, à cause de ses effets sur le temps de transport pour effectuer une future desserte comprenant 8 escales, devra nécessairement se traduire en complément par une analyse de ce réseau.

Elle aurait pour objectif de proposer divers modèles de desserte aérienne qui réduisent le temps de trajet et le nombre d'escales pour les passagers, qui identifient les appareils répondant le mieux aux agencements suggérés et qui augmentent, si possible, les fréquences de services de façon à améliorer la qualité du service et à maintenir un coût acceptable. Une

TABLEAU 4**MOYENNE ET BASSE CÔTE-NORD****Temps de desserte d'un service aérien comportant****trois escales additionnelles**

<u>Aéroports</u> <u>Segment de vol</u>	<u>Distance</u> <u>(milles nautiques)</u>	<u>Temps</u> <u>de</u> <u>vol</u>	<u>Durée</u> <u>de</u> <u>l'escale</u>	<u>Temps de</u> <u>voyage</u> <u>cumulé à</u> <u>destination</u>
Sept-Iles-Havre-Saint-Pierre	100	0 h 40	0 h 15	0 h 40
Havre-Saint-Pierre-Natashquan	70	0 h 30	0 h 25	1 h 25
Natashquan-La Romaine	43	0 h 20	0 h 15	2 h 10
La Romaine-Chevery	43	0 h 20	0 h 15	2 h 45
Chevery-Tête-à-la-Baleine	19	0 h 15	0 h 15	3 h 15
Tête-à-la-Baleine-La Tabatière	16	0 h 15	0 h 15	3 h 45
La Tabatière-Saint-Augustin	26	0 h 15	0 h 15	4 h 15
Saint-Augustin-Blanc-Sablon	<u>56</u>	<u>0 h 25</u>	<u>-</u>	<u>4 h 55</u>
	373	3 h 00	1 h 45	4 h 45

telle évaluation devrait donc être confiée par le M.T.Q. à une firme spécialisée dans les analyses de trafic et de réseau aérien, et dans la définition de routes et d'horaires. Par ailleurs, cette analyse n'aura aucun impact sur les paramètres des pistes d'atterrissage des éventuels aéroports à construire puisqu'il est établi à priori qu'elles devraient permettre d'accueillir l'avion-ambulance de type Challenger du M.T.Q. et les appareils de type ATR-42.

6. CONCLUSION

La présence sur la Moyenne et Basse Côte-Nord d'un réseau aérien dit secondaire desservi par des hydravions, par des avions sur skis et par des hélicoptères selon diverses périodes de l'année, en plus d'un réseau principal desservi par des avions sur roues occasionne des coûts supplémentaires importants au Ministère, des contraintes opérationnelles considérables pour les transporteurs, sans parler des inconvénients considérables pour les passagers et les habitants des villages concernés. L'étude montre qu'il est possible d'obvier à ces inconvénients et d'améliorer considérablement le service aérien sur la MBCN par l'aménagement d'aéroports.

Les choix des sites des aéroports à construire a reposé sur une évaluation des contraintes opérationnelles et de la possibilité d'aménager à un coût jugé raisonnable pour le Ministère des routes entre les villages de la Côte. Sur cette base, des aéroports devraient être construits à proximité des villages de La Romaine et de La Tabatière; de plus, l'obtention de données des coûts de construction de chemins permettra à courte échéance de déterminer si un autre aéroport devra être construit pour desservir la population de Tête-à-la-Baleine.

Par ailleurs, compte tenu de l'utilisation présente des hélicoptères par la population des villages de la Côte non pourvus d'aéroports, compte tenu de l'absence totale d'héliports répondant aux normes de Transports Canada, compte tenu des délais probables de plusieurs années avant l'application d'un plan intégré de transport comprenant l'aménagement d'aéroports et de routes, il est apparu essentiel de prévoir la construction à court terme d'héliports utilisables de jour et de nuit pour tous les villages non pourvus d'aéroports.

Même si actuellement, toutes les informations pertinentes ne sont pas disponibles, il devenait essentiel de produire cette étude d'opportunité qui sera modifiée et mise à jour de façon régulière pour tenir compte de la situation changeante.

Les recommandations qui suivent résument les choix, les options et les orientations mises de l'avant dans la présente analyse.

7- RECOMMANDATIONS

Il est recommandé que le ministère des Transports du Québec :

- adopte un plan de transport multimodal pour l'ensemble de la Moyenne et de la Basse Côte-Nord qui aura reçu l'aval de la population de ce territoire;
- mette fin à la desserte aérienne subventionnée entre Baie-Johan-Beetz et Havre-Saint-Pierre au moment de l'ouverture du tronçon routier reliant Baie-Johan-Beetz à Natashquan;
- construise une route entre Pointe-Parent et Kégashka plutôt qu'un aéroport à Kékashka;
- reconnaisse l'opportunité de construire des aéroports aux villages de La Romaine et de La Tabatière;
- évalue, sur réception de divers renseignements déjà demandés, l'opportunité de construire une route entre Chevery et Tête-à-la-Baleine, entre Chevery et Aylmer Sound, entre Tête-à-la-Baleine et le futur aéroport de La Tabatière, et/ou un aéroport à Tête-à-la-Baleine, et/ou d'améliorer le système de transport existant entre Aylmer Sound, Harrington Harbour et Chevery, et/ou instaurer un système de transport en bateau-taxi/hélicoptère entre les villages de Tête-à-la-Baleine et La Tabatière;
- entreprenne des discussions avec Transports Canada concernant les paramètres techniques et le financement à frais partagés de la construction des aéroports de La Romaine et de Tête-à-la-Baleine, le cas échéant, et

des tronçons routiers qui seraient éventuellement construits, de même que du partage des coûts d'exploitation et d'entretien;

- entreprenne des discussions conjointes avec Hydro-Québec et Transports Canada concernant les paramètres techniques et le financement à frais partagés de la construction de l'aéroport de La Tabatière et de la route d'accès entre le village et l'aéroport, de même que du partage des coûts d'exploitation et d'entretien;
- aménage des héliports publics utilisables de jour et de nuit et conformes aux normes de Transports Canada dans tous les villages de la Moyenne et Basse Côte-Nord qui ne sont pas pourvus présentement d'aéroports ou qui ne le seront pas à court terme, ou dont la route d'accès à l'aéroport ne serait pas entretenue l'hiver;
- retienne les paramètres techniques suivants pour les aéroports et prévoit la construction des installations suivantes : un aérodrome de catégorie 3C de non-précision avec un aéronef de type CL-601 Challenger comme appareil de référence, piste d'atterrissage en asphalte d'un minimum de 1 375 m (4 500 pieds) de longueur et de 30 m (100 pieds) de largeur, voie de circulation et aire de trafic en asphalte, système complet de balisage lumineux avec ARCAL, aérogare, atelier-garage;
- exige de Transports Canada l'installation aux aéroports construits d'un système d'approche aux instruments de type LOC/DME;

- aménage des héliports publics selon les paramètres suivants : appareil de référence - Bell 222 UT, système de balisage lumineux pour les opérations de nuit, ARCAL, clôtures de sécurité si requis;
- confie à une firme spécialisée le mandat d'analyser le trafic passagers et de marchandises sur la Moyenne et Basse Côte-Nord, d'évaluer les impacts éventuels sur le trafic résultant de l'aménagement de 2 ou 3 aéroports, de proposer divers scénarios de réorganisation de la desserte aérienne sur la MBCN et d'en évaluer les impacts sur les revenus générés et les coûts d'exploitation;
- débute les études d'avant-projets reliées à l'aménagement des aéroports de La Romaine, La Tabatière, et de Tête-à-la-Baleine, le cas échéant.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 188 860