

*Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation
et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec*
Document de travail
Octobre 2005

**CONSULTATION
SUR PLACE**

CANQ
TR
MOO
ATNQ
153
Ex. 1

Québec 
Ministère
des Transports

La page couverture illustre les différents modes de transports présents au Nord-du-Québec.

La vue aérienne du profil du Québec montre l'importance de la superficie de cette région par rapport au reste de la province. Étant une région de ressources, le transport routier est représenté par un camion lourd transportant du bois et le transport maritime par des bateaux de pêche autochtones. La motoneige y a aussi sa place puisqu'elle est l'un des moyens de transport les plus utilisés à des fins récréatives et utilitaires. Quant au transport aérien, il est représenté par un avion à hélices puisque c'est le type d'avion le plus fréquemment utilisé au Nord-du-Québec. Le transport ferroviaire est aussi présent sur ce territoire, mais il dessert uniquement le sud de la région.

Le logo, quant à lui, reprend le thème des trois modes de transport par les symboles suivants : l'oiseau pour le transport aérien, le caribou pour le transport terrestre et la baleine pour le transport maritime. Le pointillé entourant le logo représente les neuf villages cris, les quatorze municipalités inuites, les cinq localités jamésiennes, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral tous rassemblés autour d'une même table en vue d'établir un partenariat dans le cadre du ***Plan de transport du Nord-du-Québec***.

831270

Plan de transport du Nord-du-Québec

Étude technique

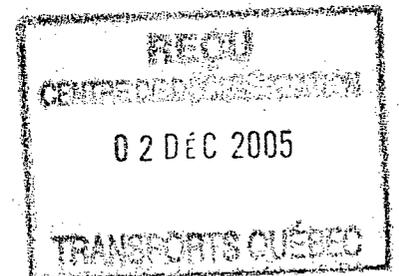
Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

DOCUMENT DE TRAVAIL

Transports
Québec 

Octobre 2005

CANQ
TR
MOO
ATNQ
153
Ex. 1



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

RECHERCHE ET RÉDACTION

Gestion Aérotech
Ralph Plourde, consultant en aviation civile

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Anick Guimond, Coordination du Nord-du-Québec, DATNQ
Caroline Vigneault, Coordination du Nord-du-Québec, DATNQ

COLLABORATION SPÉCIALE

Mario Grenier, Centre de services d'Amos
Roger Ledoux, Service aérien de la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire
Charles Roy, Centre de services de Chibougamau

SOUTIEN TECHNIQUE

Gilles Basque, Service des inventaires et plan, DATNQ
Michelle Bélanger, Service des liaisons avec les partenaires et usagers, DATNQ
Andrée Champagne, Service des inventaires et plan, DATNQ
Jocelyne Desrosiers, Service des inventaires et plan, DATNQ
Colette Roy, Direction, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports
Coordination du Nord-du-Québec
80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493
Courriel : plannord@mtq.gouv.qc.ca
Site Internet : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/region/abitibi/plan_nord.asp

ISBN-2-550-45730-7
Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec, 2005

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	V
RÉSUMÉ	1
INTRODUCTION	7
1. RÉSEAU AÉROPORTUAIRE DU NORD-DU-QUÉBEC	9
1.1 Territoire et populations	9
1.2 Secteurs de la région du Nord-du-Québec	10
1.3 Aéroports du Nord-du-Québec	12
1.3.1 Cadre réglementaire et normatif	12
1.3.2 Bref historique	12
1.3.3 Localisation, propriété, exploitation et statut des aéroports	13
1.3.4 Classification fonctionnelle des aéroports	18
1.3.5 Description des aéroports et des équipements aéroportuaires	20
1.3.6 Entretien des aéroports	31
1.3.7 Aides à la navigation et services aux pilotes	32
1.3.8 Évaluation qualitative des aéroports et des équipements	39
1.4 Héliports et hydroaérodromes du Nord-du-Québec	43
1.4.1 Contexte opérationnel	43
1.4.2 Héliports	44
1.4.3 Hydroaérodromes	47
1.5 Risques environnementaux	51
1.6 Subventions aux immobilisations aéroportuaires	53
2. SERVICES AÉRIENS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC	57
2.1 Transporteurs aériens	57
2.1.1 Cadre légal et réglementaire	57
2.1.2 Bref historique	58
2.1.3 Services aériens réguliers	60
2.1.4 Vols nolisés	66

2.1.5	Services aériens spécialisés	66
2.1.6	Services aériens corporatifs et aérotourisme	70
2.2	Trafic aérien.....	72
2.2.1	Mouvements d'aéronefs	72
2.2.2	Trafic de passagers.....	76
2.2.3	Tarifcation.....	76
2.2.4	Transport des marchandises et du courrier.....	81
2.2.5	Logistique et activités de soutien des aéroports.....	84
3.	BILAN DES FORCES ET DES FAIBLESSES DU TRANSPORT AÉRIEN	87
3.1	Transport aérien et contraintes inhérentes au territoire.....	87
3.2	Forces et faiblesses du transport aérien	88
3.2.1	Aéroports.....	88
3.2.2	Tableau synoptique des forces et des faiblesses des aéroports	94
3.2.3	Services aériens.....	95
3.2.4	Tableau synoptique des forces et des faiblesses des services aériens	100
3.2.5	Aviation spécialisée (hélicoptères, aviation de brousse).....	100
4.	TENDANCES ET PISTES D'INTERVENTION	103
4.1	Importance du transport aérien dans le Nord-du-Québec dans une perspective de développement économique.....	103
4.1.1	Secteur sud de la Baie-James	103
4.1.2	Villages cris	104
4.1.3	Zone de développement hydroélectrique de la rivière La Grande.....	104
4.1.4	Nunavik	105
4.1.5	Secteur de Schefferville	106
4.2	Amélioration des infrastructures et de la sécurité des opérations.....	106
4.3	Amélioration des services aériens	107
4.4	Protection de l'environnement.....	108
	CONCLUSION	109
	LEXIQUE	111

BIBLIOGRAPHIE..... 115

ANNEXES

1. Fiches des infrastructures de transport aérien dans le Nord-du-Québec
2. Exploitants aériens

LISTE DES CARTES ET TABLEAUX

CARTES

1.	Localisation des aéroports du Nord-du-Québec.....	15
2.	Caractéristiques des aéroports et des pistes d'atterrissage du Nord-du-Québec.....	21
3.	Types de carburant disponible dans le Nord-du-Québec	29
4.	Aides à la navigation en route et à l'approche dans le Nord-du-Québec	35
5.	Localisation des héliports enregistrés dans le Nord-du-Québec	45
6.	Localisation des hydroaérodromes enregistrés dans le Nord-du-Québec.....	49
7.	Services aériens à horaire fixe	61

TABLEAUX

1.	Propriétaire, exploitant et statut des aérodromes	18
2.	Paramètres techniques et état des infrastructures et des équipements des aéroports du Nord-du-Québec en 2001	39
3.	Les héliports du Nord-du-Québec (2005)	44
4.	Paramètres techniques des héliports du Nord-du-Québec (2005).....	47
5.	Les hydroaérodromes enregistrés du Nord-du-Québec (2005)	51
6.	Quelques paramètres des hydroaérodromes du Nord-du-Québec (2005)	51
7.	Projets financés dans le cadre du PAIA	55
8.	Paramètres de certains vols réguliers vers le Nord-du-Québec (2005)	65
9.	Mouvements des vols de 1996 à 2004	74
10.	Estimation des mouvements de vol pour certains aéroports du Nord-du-Québec à partir des vols réguliers (2002).....	75
11.	Tarifcation à partir de Montréal vers les destinations du Nord-du-Québec (2005)	79
12.	Tarifcation intra-régionale dans le Nord-du-Québec (2005).....	79
13.	Nombre de demandes et des sommes remboursées	81
14.	Poids du courrier et du fret traités par la FCNQ de 1996 à 1999 (en kilogrammes).....	84
15.	Tableau synoptique des forces et des faiblesses des aéroports	94
16.	Tableau synoptique des forces et des faiblesses des services aériens.....	100

SIGLES

100LL	Carburant d'aviation 100 octanes, à basse teneur en plomb
ADAC	Avion à décollage et à atterrissage court
AGL	Altitude au-dessus du sol (Above Ground Level)
AQL	Aviation Québec Labrador
ARCAL	Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (Aircraft Radio Control of Aerodrome Lighting)
ARK	Administration régionale Kativik
ATF	Fréquence de trafic d'aérodrome (Aerodrome Traffic Frequency)
ATR-42	Avion de Transport Régional 42
AWOS	Système automatique d'observations météorologiques (Automated Weather Observation System)
B-737	Boeing 737
C-310	Cessna 310
CAI	Lignes aériennes Canadien International (Canadian International Airlines)
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire (Community Aerodrome Radio Station)
CBJNQ	Convention de la Baie-James et du Nord québécois
CCT	Commission canadienne des transports
CV-580	Convair 580
DASH-8	Nom commercial de la série DHC-8 (De Havilland Canada 8)
DEW	Première ligne de défense radar (Distant Early Warning)
DHC-6	De Havilland Canada 6
DME	Équipement de mesure de la distance (Distance Measuring Equipment)
DRCO	Installation radio télécommandée à composition (Dial-up Remote Communications Outlet)
E/D	Embarqué/débarqué
EMB-110	Embraer 110
EVAQ	Évacuations aéromédicales du Québec
FCNQ	Fédération des coopératives du Nouveau-Québec
FIC	Centre d'information de vol (Flight Information Center)
FSS	Station d'information de vol (Flight Service Station)
GPS	Système de positionnement mondial (Global Positioning System)
HGS	Système de guidage tête-haute (Heads-up Guidance System)
HQ	Hydro-Québec
HS-748	Hawker Siddeley 748
IFR	Règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules)
ILS	Système d'approche de précision (Instrument Landing System)

LOC	Radiophare d'alignement de piste pour procédures d'approche de non-précision (Localizer for Non-Precision Approach Procedures)
LWIS	Système limité d'information météorologique (Limited Weather Information System)
MBJ	Municipalité de la Baie James
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NDB	Radiophare non directionnel (Non-Directional Beacon)
ODALS	Balisage lumineux d'approche omni-directionnel (Omni-Directional Approach Lighting System)
OTC	Office des transports du Canada
PAIA	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision (Precision Approach Path Indicator)
PNA	Politique nationale des aéroports
PNR	Avis préalable exigé (Prior Notice Required)
PPR	Autorisation préalable requise (Prior Permission Required)
RAC	Règlement de l'aviation canadien
RCO	Installation radio télécommandée (Remote Communications Outlet)
RIL	Feu d'identification de piste (Runway Identification Lights)
RTA	Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik
SDBJ	Société de développement de la Baie James
SMRQ	Société minière Raglan du Québec limitée
SOPFEU	Société de protection des forêts contre le feu
TCAS	Système anti-collision embarqué (Traffic Alert & Collision Avoidance System)
TP-312	Document technique (Technical Paper) 312 « Aérodromes-Normes et pratiques recommandées »
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche (Visual Approach Slope Indicator System)
VFR	Règles de vol à vue (Visual Flight Rules)
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF (VHF Omnidirectional Range)

Note : Au Canada, la pratique veut que les sigles des termes aéronautiques français de nature opérationnelle conservent leur forme anglaise.

Exemple : VFR, règles de vol à vue (Visual Flight Rules).

NOTE AU LECTEUR

À moins que le contexte n'indique un sens différent les expressions et les mots suivants signifient :

« étude technique » la présente étude technique n'a aucune prétention scientifique. Elle ne constitue en aucun cas une étude d'opportunité, ni une recherche exhaustive sur le sujet abordé. Elle vise à dresser le portrait sommaire de la situation dans ce domaine particulier ayant trait au transport dans le Nord-du-Québec. En dépit du caractère interne de l'étude, le Ministère est néanmoins heureux de rendre disponible ce document.

« le Ministère » le ministère des Transports du Québec.

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

RÉSUMÉ

Le territoire à l'étude

Le territoire à l'étude correspond à celui de la région administrative du Nord-du-Québec. Cette immense région, d'une longueur approximative de 1 700 km du sud au nord et d'une largeur d'environ 1 000 km à son point le plus large, couvre une superficie de quelque 840 000 km², soit 55 % du Québec. Le Nord-du-Québec est divisé en deux territoires : la Baie-James, du 49^e au 55^e parallèle, et le Nunavik, au nord du 55^e parallèle. La population en 2004 était de 39 234 habitants. Plusieurs critères permettent d'y identifier quatre secteurs, à savoir le sud de la Baie-James, les villages criés de la Baie-James, la zone de développement hydroélectrique de la Baie-James et le Nunavik. Un cinquième secteur, celui de Schefferville sera aussi inclus dans le territoire à l'étude.

Le réseau aéroportuaire

Le Nord-du-Québec compte 27 *aéroports*. Sur les 14 aéroports que compte le réseau du Nunavik, 12 ont été aménagés entre les années 1985 et 1992 à la suite d'une entente entre le Canada et le Québec dans le cadre des accords de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ). Les deux autres ont été construits dans les années 40 à des fins militaires. À la même époque, le gouvernement fédéral entreprenait seul la construction de trois aéroports pour desservir certaines communautés criées de la Baie-James. Par ailleurs, dans le cadre du projet hydroélectrique de la Baie-James, Hydro-Québec et la Société de développement de la Baie-James (SDBJ) ont construit plusieurs aéroports dont cinq demeurent en exploitation. Le réseau d'aéroports est complété par ceux de Matagami, de Chibougamau, de Lebel-sur-Quévillon, de Chisasibi et par celui de la Société minière Raglan du Québec (SMRQ). L'aéroport de Schefferville, situé dans la région de la Côte-Nord, permet quant à lui d'accéder aux pourvoiries du sud-est du Nunavik.

Trois organismes publics sont propriétaires de la majorité de ces *aéroports*, soit le ministère des Transports du Québec (MTQ) (15), Transports Canada (5) et Hydro-Québec (4). En ce qui concerne l'exploitation, l'Administration régionale Kativik (ARK) est responsable des 14 aéroports du Nunavik, les conseils criés exploitent les aéroports dans leurs villages, Hydro-Québec fait de même pour ses aéroports et le MTQ exploite en régie ses deux aéroports du sud de la Baie-James. Le réseau aéroportuaire du Nord-du-Québec est de construction relativement récente, moderne et en bonne condition. Tous les aéroports publics qui reçoivent du trafic aérien régulier doivent avoir le statut d'aéroport certifié.

Les *aéroports* des villages criés et 11 aéroports sur les 14 situés dans les villages nordiques du Nunavik présentent plusieurs similitudes, dont des pistes en gravier d'approximativement 3 500 pieds de longueur. Trois aéroports du Nunavik, soit Kuujuarapik, Puvirnituq et Kuujuaq, ont des pistes de 5 000 ou 6 000 pieds de longueur. Les quatre aéroports d'Hydro-Québec sont également comparables sur le

plan technique, offrant aux pilotes des pistes en gravier de 5 000 pieds de longueur. Enfin, les quatre autres aéroports de la région comportent des pistes en gravier ou asphaltées de 3 700 à 6 500 pieds de longueur. La presque totalité des aéroports sont pourvus de systèmes de balisage lumineux de moyenne intensité et de systèmes ARCAL; quelques-uns ont des feux d'approche et des indicateurs visuels de pente d'approche.

Tous les aéroports de la région possèdent une aérogare et la plupart ont les bâtiments nécessaires au remisage et à l'entretien des équipements. Ils disposent de l'équipement motorisé spécialisé, comme les camionnettes de service, les camions avec charrue, les souffleuses autonomes ou sur chargeuses, les chargeuses, les niveleuses pour les pistes en gravier et le balai de piste pour les pistes asphaltées. Aucun aéroport n'est tenu d'offrir les services de protection incendie aux aéroports spécifiés aux sous-parties 3 et 8 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), même si plusieurs aéroports ont des ententes à cette fin avec les municipalités ou offrent des services spécialisés, comme l'aéroport La Grande Rivière et ceux d'Hydro-Québec. Par ailleurs, le carburant est disponible dans l'ensemble de la région, sauf l'essence d'aviation (100LL) au Nunavik, qui n'est disponible qu'à certains aéroports et en barils, sauf à Kuujuaq, où il est possible de se le procurer à la pompe.

Concernant les aides à la navigation, les VOR/DME (radiophares omnidirectionnels /dispositifs de mesure de distance) publics, qui constituent la base du système canadien de navigation aérienne, ne se retrouvent qu'à proximité des aéroports La Grande Rivière, de Kuujuaq et de Schefferville. En contrepartie, tous les aéroports du Nord-du-Québec, exception faite de celui de Chisasibi, sont dotés de radiophares non directionnels (NDB) pour la navigation en route et pour les approches. Le Nord-du-Québec ne compte qu'un seul aéroport, Kuujuaq, pourvu d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) permettant des atterrissages de précision. L'aéroport La Grande Rivière et ceux d'Hydro-Québec étaient jusqu'à récemment pourvus de radiophares d'alignement de piste (LOC) qui permet habituellement des atterrissages avec des minima plus bas que ceux des systèmes VOR et NDB. Ils ont toutefois été enlevés, le GPS étant maintenant utilisé.

NAV Canada n'exploite aucune *tour de contrôle* dans le Nord-du-Québec, mais le Centre de contrôle régional de Montréal (ACC) assure le contrôle dans l'espace aérien supérieur (18 000 pieds et plus), l'espace aérien inférieur (moins de 18 000 pieds) n'étant pas contrôlé, sauf la région de contrôle terminal de l'aéroport La Grande Rivière. Les aéroports des villages cris, sauf celui de Chisasibi, offrent les services d'un observateur et communicateur à la station d'aérodrome communautaire (CARS). Au Nunavik tous les aéroports offrent ce service, exception faite de Kuujuarapik et de Kuujuaq, où sont établies des *stations d'information de vol* (FSS). Ailleurs au Canada, le financement des CARS est assuré par NAV Canada, mais au Nunavik il incombe en totalité au MTQ.

Les hélicoptères et les hydravions utilisent dans la région de nombreux sites temporaires pour leurs opérations quotidiennes. Par contre, leurs bases d'opération sont habituellement aménagées de façon plus permanente et peuvent comprendre des

garages d'entretien et des points de ravitaillement permanents. Les hélicoptères assument, depuis de nombreuses années, le rôle traditionnellement joué par les hydravions en matière d'exploration et de développement des ressources forestières, minières et hydroélectriques. L'hydravion est encore dans le paysage et occupe maintenant une niche commerciale particulière, à savoir le transport des trappeurs vers leurs territoires de piégeage, et le transport des chasseurs et des pêcheurs vers les pourvoiries de la région.

Les quatre héliports enregistrés se situent dans le sud de la Baie-James (2), à La Grande-3 ainsi qu'à Fermont, au sud de Schefferville. Les propriétaires des héliports en sont également les exploitants. Les hydroaérodromes permanents sont peu nombreux et ceux enregistrés en 2003 sont situés dans le sud de la Baie-James (2) et dans le secteur Caniapiscau-Schefferville (2). Ils sont aussi la propriété de transporteurs aériens.

Transports Canada a instauré, en 1995, un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Le PAIA s'avère lourd sur le plan administratif, particulièrement lorsqu'il y a plusieurs intervenants, dont le gouvernement provincial, au sein duquel les processus décisionnels peuvent être longs. Il serait donc souhaitable que le MTQ et Transports Canada établissent un cadre particulier de travail pour l'application du programme PAIA aux projets de la région du Nord-du-Québec. Malgré tout, quelques aéroports, dont Chisasibi, Kuujjuarapik, La Grande Rivière, Puvirnituk et Kangirsuk, ont profité de ce programme entre 1997 et 2005.

Les services de transport aérien

Le Nord-du-Québec est desservi par des transporteurs aériens commerciaux qui exploitent des services aériens réguliers, des vols nolisés et des services de transport de marchandises. Hydro-Québec et la SMRQ exploitent leurs propres avions pour le transport de leurs employés.

Air Creebec assure les vols réguliers à l'intérieur de la Baie-James et vers l'extérieur, soit Montréal, Roberval, Val-d'Or, la côte ontarienne de la Baie-James et Whapmagoostui, au Nunavik. Air Inuit et First Air desservent le Nunavik. Air Inuit offre des liaisons intrarégionales ainsi que des vols à partir de Montréal vers la plupart des aéroports de la côte ouest. Cette compagnie assure également la liaison Sept-Îles-Schefferville et une liaison Montréal-Québec-Schefferville-Kuujuaq deux fois par semaine. Pour ce qui est de First Air, cette entreprise offre des liaisons quotidiennes en Boeing 727 entre Montréal et Kuujuaq et des vols tout cargo en B-727 entre Val-d'Or et Kuujuaq. Elle offre aussi une liaison de Kuujuaq vers Iqaluit, au Nunavut. La disponibilité d'une piste en asphalte d'une longueur suffisante à l'aéroport de Kuujuaq permet une liaison en jet à partir de Montréal et de Val-d'Or en direction de Kuujuaq. Sur la côte ouest, aucune piste ne permet la desserte par avion de type B-727, Kuujjuarapik et Puvirnituk étant dotés d'une piste en gravier de 5 000 pieds, ce qui est insuffisant pour un avion de ce type.

Les vols nolisés effectués dans le Nord-du-Québec et, plus particulièrement, vers les villages cris et le Nunavik, ont des objectifs d'affaires ou sont utilisés pour des raisons médicales. Ils proviennent principalement des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de Montréal, de Québec et principalement de Kuujuaq. En plus des vols nolisés pour le transport des personnes, il peut s'avérer nécessaire de les utiliser pour le transport non prévu ou d'urgence de biens matériels qui auraient été normalement acheminés par bateau ou par le service aérien régulier.

Évacuations aéromédicales du Québec (EVAQ) est un organisme gouvernemental de transport aérien au service des malades des régions éloignées, dont le Nord-du-Québec. Les interventions d'EVAQ s'effectuent, à partir de l'aéroport Jean-Lesage à Québec, aux aéroports de Kuujuaq, Puvirnituk et Kuujuarapik au Nunavik et aux aéroports de Chibougamau, Matagami, La Grande Rivière, La Grande-3, La Grande-4, Nemiscau et Fontanges à la Baie-James, dont les pistes sont suffisamment longues pour accueillir le Challenger. Des évacuations aéromédicales sont aussi effectuées par la compagnie Propair, basée à Rouyn-Noranda, principalement à la Baie-James.

Le trafic aérien

Les aéroports de Kuujuaq et La Grande Rivière ont le nombre le plus important de mouvements itinérants en 2003 avec respectivement 10 201 et 8 477 mouvements, suivis de ceux de Kuujuarapik, de Chibougamau, de Puvirnituk et de Waskaganish. Les autres aéroports de la région déclarent chacun moins de 2 000 mouvements. Aux aéroports de Kuujuaq et de Kuujuarapik, les mouvements des transporteurs aériens réguliers accaparent respectivement environ 35 % et 50 % des mouvements itinérants totaux de ces aéroports. Ce ratio est plus élevé pour les autres aéroports du Nord-du-Québec.

Tous les villages du Nunavik reçoivent des vols réguliers répartis sur cinq ou six jours par semaine, les plus importants ayant 31 vols (Kuujuaq) et 27 vols (Puvirnituk), les moins peuplés étant quand même desservis respectivement par sept vols (Aupaluk) et huit vols (Kangiqsualujuaq). Le trafic de passagers embarques/débarques (E/D) pour le Nord-du-Québec a été de 205 733 en 1999, dont 47 605 passagers pour Kuujuaq, 23 298 pour Puvirnituk et 18 585 pour Kuujuarapik.

Les aéroports de la Baie-James qui sont desservis par des vols commerciaux (ce qui exclut Matagami, Lebel-sur-Quévillon et les aéroports d'Hydro-Québec) le sont six jours par semaine.

La tarification et les programmes d'aide au transport

Les compagnies Air Creebec et Air Inuit exercent chacune un monopole, la première à la Baie-James et la seconde au Nunavik puisque First Air ne dessert que Kuujuaq. Malgré cette situation, les évaluations comparatives avec le reste du Québec permettent de conclure à l'impartialité des politiques de tarification et à la prépondérance de la distance et du nombre de passagers comme variable explicative première des tarifs

aériens. Ces transporteurs sont la propriété de sociétés autochtones et ont à la fois des objectifs sociaux et des objectifs de rentabilité économique. Cet élément original de propriété pourrait expliquer pourquoi ces transporteurs en situation de monopole n'auraient pas le comportement souvent observé dans de telles situations et qui consiste en une majoration des tarifs. L'impartialité de la tarification ne contredit cependant en rien le fait que le transport aérien, entre les diverses agglomérations du Nord-du-Québec ou vers Montréal, demeure très onéreux.

Afin de réduire les coûts du transport aérien et de l'approvisionnement en denrées périssables et en marchandises pour les résidents du Nord-du-Québec, les gouvernements du Québec et du Canada ont instauré trois programmes d'aide, soit le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik (provincial), le Programme d'aide financière pour la réduction du coût du transport des marchandises vers le Nunavik (provincial) et le Programme d'approvisionnement alimentaire par la poste (fédéral).

Les améliorations à apporter au système de transport aérien

Les *aéroports* dans le Nord-du-Québec sont en nombre suffisant, relativement en bon état et pourvus des équipements publics appropriés. Toutefois, quelques améliorations pourraient être apportées aux aéroports pour augmenter leur efficacité et la qualité des services aériens. Il y aurait lieu d'évaluer la pertinence d'allonger à 5 000 ou 6 000 pieds la piste de certains aéroports de la région afin de permettre leur utilisation par des avions plus lourds et plus performants, dont les avions à turboréacteurs. Parallèlement, un revêtement bitumineux pourrait être approprié pour quelques pistes, puisque la demande devrait augmenter dans la plupart des villages, et que les compagnies aériennes pourraient vouloir offrir le service par avions à turboréacteurs sur certains trajets afin d'en réduire le temps de vol.

L'ajout de systèmes visuels ODALS et PAPI pourrait contribuer à augmenter la fiabilité et la sécurité des atterrissages. De même, l'installation de clôtures périphériques à tous les *aéroports* améliorerait leur niveau de sécurité. D'ailleurs, le ministère des Transports du Québec étudie la possibilité d'installer de clôtures périphériques aux aéroports dont il a la responsabilité. Le contrôle de l'accès à l'*aire de trafic* des aéroports doit aussi être augmenté afin de diminuer les risques d'accidents.

Les services CARS disponibles sur la presque totalité du territoire de la Baie-James et du Nunavik devraient être aussi présents à Chisasibi et à Schefferville. Les frais d'immobilisation et d'exploitation des CARS du Nunavik devraient être assurés par NAV Canada, comme c'est le cas à la Baie-James et dans le reste du Canada. Enfin, NAV Canada devrait envisager d'offrir le service de contrôle de l'espace aérien inférieur dans le but d'accroître la sécurité des vols.

Un personnel compétent dans les *aéroports* est de première importance pour des motifs d'efficacité et de sécurité. S'il a reçu une bonne formation initiale, il a été laissé à lui-même par la suite. Il importe donc de concevoir et d'implanter un programme de

formation continue pour tout le personnel affecté à l'entretien et à l'exploitation des aéroports.

Quelques autres améliorations, comme l'installation de pompes de distribution de carburant 100LL à certains *aéroports* un meilleur entretien des bâtiments aéroportuaires et un suivi de la technologie GPS, seraient aussi de mise.

Tout comme pour les infrastructures, les services aériens offerts par les transporteurs sont de bonne qualité et ne nécessitent que des ajustements pour les rendre encore plus efficaces et agréables. Essentiellement, les lacunes des services offerts se situent sur le plan de la durée des vols pour les liaisons entre Montréal et la côte ouest de la baie d'Hudson, du nombre d'escales élevé sur plusieurs vols et de l'âge des avions. Ces lacunes ne réduisent aucunement l'efficacité et la fiabilité des services aériens mais diminuent le confort des passagers.

La possibilité pour les transporteurs aériens de réduire la durée des vols leur échappe, puisque la solution au problème, soit l'introduction d'avions à turboréacteurs, est d'abord conditionnelle à la disponibilité de pistes plus longues et préférablement asphaltées. Un volume suffisant de passagers doit aussi être atteint pour que les compagnies aériennes trouvent un avantage à offrir le service avec de tels appareils.

Le nombre élevé d'escales sur de nombreux vols allonge de façon substantielle la durée de ces derniers. Cependant, la faible population de la région, la distribution de la population parmi de nombreux villages faiblement peuplés, les liens sociaux et parentaux entre chaque village et la nature linéaire du réseau favorisent l'inclusion d'escales pour des motifs de rentabilité.

Tant à la Baie-James qu'au Nunavik, le transport des passagers est effectué en partie par des avions âgés qui ne sont plus conformes aux normes relatives au confort, aux coûts d'exploitation et au bruit, et qui devraient être remplacés à court terme. Les transporteurs introduisent graduellement sur leur réseau des avions plus modernes.

Le Nord-du-Québec est une région unique où le transport aérien continuera à jouer un rôle de première importance. Lorsque toutes ces améliorations seront apportées, les services aériens réguliers auront atteint un optimum sur le plan qualitatif. Toutefois, les gouvernements devront poursuivre leurs efforts et travailler de concert avec les transporteurs aériens et avec les intervenants régionaux pour mieux connaître les besoins, maintenir un réseau aéroportuaire de qualité, contribuer à l'offre de services aériens efficaces et moins coûteux, et ainsi favoriser le développement économique de cette région.

INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Elle est, avant tout, un portrait du transport aérien dans cette région, tant sur le plan des infrastructures aéroportuaires que sur le plan des services aériens offerts. Elle identifie les forces et les faiblesses du système du transport aérien dans le Nord-du-Québec et fait ressortir les enjeux futurs.

Dans le premier chapitre, l'étude esquisse un profil de la région, en faisant ressortir les éléments qui ont eu le plus d'impact sur la nature et la structure du transport aérien, et de ses diverses composantes. Cinq secteurs distincts sont ensuite identifiés, qui présentent des traits communs sur les plans physique, humain et économique. Après avoir défini le cadre réglementaire et normatif propre au transport aérien, le chapitre 1 s'attarde aux diverses composantes des infrastructures aéroportuaires, telles que la propriété, l'exploitation et le statut des *aéroports*, ainsi que les bâtiments d'accueil et d'entretien, les équipements, l'entretien et les aides à la navigation. Une description sommaire est présentée pour les hydroaérodromes et les héliports. De plus, il y est question des risques environnementaux reliés aux infrastructures et des programmes d'aide gouvernementaux aux immobilisations aéroportuaires.

Le deuxième chapitre de l'étude est consacré à la description des services aériens, qui sont la raison d'être des infrastructures. Il dresse une revue des services aériens réguliers offerts dans la région, de même que des vols nolisés, des services aériens spécialisés et des services aériens corporatifs. Ce chapitre fait ensuite le point sur l'importance du trafic aérien en matière de mouvements aux aéroports, de passagers et de marchandises transportés et traite de la question de la tarification. Sur ce plan, l'étude examine les mesures prises par les gouvernements pour amoindrir les coûts de transport, tant pour les passagers que pour les marchandises.

Enfin, le portrait du transport aérien dans le Nord-du-Québec se poursuit au chapitre 3 par l'identification des contraintes, des forces et des faiblesses des divers secteurs du transport aérien. Le chapitre 4 porte sur les tendances qui se dégagent pour le futur et sur les pistes d'intervention à privilégier pour assurer aux populations de cette région des services de transport aérien efficaces et qui répondent à leurs besoins.

1. RÉSEAU AÉROPORTUAIRE DU NORD-DU-QUÉBEC

1.1 Territoire et population

Occupant 55 % de la superficie du Québec, le Nord-du-Québec s'étale sur 840 178 km² (Carte 1). Bordé à l'est par le Labrador et par la Côte-Nord, au sud par le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Mauricie et l'Abitibi-Témiscamingue et à l'ouest par l'Ontario, le Nord-du-Québec est également entouré de la baie James, de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Selon le recensement de 2001, la population totale du Nord-du-Québec était de 38 575 personnes, soit 0,5 % de la population québécoise. En 2004, la population était de 39 234 personnes.

Deux territoires distincts composent la région : au nord du 55^e parallèle, le Nunavik s'étend sur près de 490 000 km² pour une population de 10 410 habitants (Statistiques Canada, 2001). La population est regroupée dans 14 municipalités inuites et un village cri situés le long des côtes de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Il s'agit de Kuujuarapik, Umiujaq, Inukjuak, Puvirnituk, Akulivik, Ivujivik, Salluit, Kangiqsujaq, Quaqaq, Kangirsuk, Aupaluk, Tasiujaq, Kuujuaq, Kangiqsualujuaq et du village cri de Whapmagoostui.

Entre le 49^e et le 55^e parallèle, couvrant environ 350 000 km², se trouve le territoire de la Baie-James. Ce territoire est constitué de la Municipalité de Baie-James (MBJ), des terres de catégorie I telles que définies par la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ), ainsi que des villes enclavées dans la MBJ, soit Chibougamau, Chapais, Lebel-sur-Quévillon et Matagami. La Municipalité de Baie-James comprend les localités de Radisson, de Villebois et de Valcanton (fusion de Val-Paradis et de Beaucanton), les hameaux de Miquelon, Desmaraisville et Rapide-des-Cèdres, ainsi qu'une vaste étendue peu habitée. Au total, la MBJ et les villes enclavées comptent 16 314 personnes (Statistiques Canada, 2001). Quant aux terres de catégorie I, définie par la CBJNQ comme étant à l'usage exclusif des Cris et où sont situés les villages cris, on y dénombre 11 851 personnes réparties dans huit communautés : Mistissini, Oujé-Bougoumou, Waswanipi, Nemaska, Waskaganish, Eastmain, Wemindji et Chisasibi.

L'unique village naskapi, celui de Kawawachikamach, est situé à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Schefferville. Il fait partie de la région de la Côte-Nord (09), mais la communauté a l'usage de terres de catégorie IB et II situées au Nunavik, en vertu de la Convention du Nord-Est québécois (CNEQ).

En 2001, Chibougamau est la ville la plus peuplée du territoire de la Baie-James avec 8 503 habitants, suivie du village cri de Chisasibi avec 3 432 habitants et de Lebel-sur-Quévillon avec 3 337 habitants. Au Nunavik, le village nordique de Kuujuaq est le plus peuplé avec 2 099 personnes, suivi de ceux de Inukjuak et de Puvirnituk avec respectivement 1 387 habitants et 1 327 habitants¹. Le Nord-du-Québec se

1 Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport du Nord-du-Québec, Transports collectifs et services publics*, Document de travail, version finale, Préliminaire, Mai 2002, p. 9.

caractérise donc, entre autres, par une faible population répartie sur un immense territoire.

1.2 Secteurs de la région du Nord-du-Québec

La composition et la répartition de la population dans la région, de même que la nature des activités économiques et la présence d'un réseau routier peu développé constituent aussi des éléments fondamentaux de la région qui ont un impact majeur sur la structure du réseau aéroportuaire et des services aériens. Ainsi, on peut affirmer que le sud de la Baie-James, compris entre Chibougamau, Matagami et la frontière ontarienne, participe à l'économie de marché, plus particulièrement l'exploitation forestière et minière, et jouit d'un réseau routier bien structuré. Les aéroports de Chibougamau et de Matagami constituent en quelque sorte des avant-postes vers le nord pour certains types d'avions, en particulier les bimoteurs légers à pistons, alors que celui de Lebel-sur-Quévillon dessert spécifiquement cette municipalité.

Plus au nord, sur le littoral de la baie James, quatre villages cris ont été construits dont le plus important est Chisasibi. Les quatre autres villages cris de la Baie-James sont situés dans les terres. Présentement, le secteur public représente environ 60 % des emplois² et une partie de la population s'adonne aux activités de chasse, de pêche et de piégeage. Exception faite du village de Chisasibi, les villages côtiers cris n'étaient pas reliés par le passé à la route Matagami-Radisson. La population devait donc se déplacer et s'approvisionner, en hiver, exclusivement par avion, le transport maritime de marchandises étant aussi possible l'été. Depuis quelques années, la situation a changé et tous les villages cris de la Baie-James sont maintenant reliés au sud de la province par la route.

Le couloir est-ouest qui s'étire sur quelque 500 kilomètres entre Radisson et Caniapiscau correspond à la zone de développement hydroélectrique de la rivière La Grande. Ce secteur fait présentement l'objet de travaux de maintenance et d'amélioration même si l'essentiel des activités est consacré à la production électrique. Hydro-Québec est propriétaire et exploite quatre aéroports privés, dont trois dans ce secteur, qui servent au transport des employés entre leur lieu de travail et leur ville de résidence et au transport de produits et matériel nécessitant un transport rapide.

Pour sa part, la Société de développement de la Baie James (SDBJ) est propriétaire et *exploitant* de l'aéroport La Grande Rivière. Cette infrastructure aéroportuaire, située à l'extrémité nord de la route Matagami-Radisson, constitue un point de chute et de transbordement pour les marchandises et les denrées périssables requises dans les villages de la côte et du détroit d'Hudson. Cet aéroport est utilisé par les transporteurs aériens Air Inuit et Air Creebec pour la desserte des villages et les liens avec le sud, ainsi que par Hydro-Québec.

2 Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport du Nord-du-Québec, Transports collectifs et services publics*, Document de travail, version finale, Préliminaire, Mai 2002, p. 9.

Le 55^e parallèle marque le début du Nunavik. Ce territoire est essentiellement habité par la population inuite. On y retrouve aussi le village cri de Whapmagoostui qui jouxte le village inuit de Kuujuarapik. Les quelque dix mille habitants du Nunavik sont répartis en totalité sur le littoral de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Les emplois du secteur public et de la santé représentent 70 % des emplois totaux³. Une partie de la population s'adonne à des activités de chasse et de pêche.

Aucun des villages inuits n'est relié au sud par la route et les approvisionnements sont assurés par bateau durant l'été et par avion toute l'année. Les approvisionnements par bateau sont consacrés surtout au transport de matières pondéreuses et d'un volume important. L'avion transporte toutes les autres marchandises et toutes les denrées périssables, en mode combi (passager/cargo) ou tout cargo. La situation géographique particulière du Nunavik, de même que le modèle de distribution de la population sur le territoire, expliquent toute l'importance du transport aérien dans cette région. Mentionnons aussi l'existence de la Société minière Raglan et de l'aéroport privé de Kattiniq, situé à l'ouest du village inuit de Kangiqsuaq.

Enfin, le village naskapi de Kawawachikamach, situé dans la région de la Côte-Nord, au nord de Schefferville, compte une population de 581 habitants en 2001⁴. Les autochtones de cette communauté ont l'usage de terres de catégorie I-B, II et III situées au Nunavik. L'aéroport de Schefferville dessert la population de cette ville (240 habitants en 2001) ainsi que celle de la réserve Naskapi et celle des Innus de Matimekosh (450 habitants en 2001). Cet aéroport joue aussi un rôle de porte d'entrée vers le Nunavik pour les aéronefs en provenance de la Côte-Nord et de la Gaspésie et vers les pourvoiries de la région.

La structure et la nature du trafic aérien dans le Nord-du-Québec ne peuvent se comprendre et s'interpréter sans avoir une excellente connaissance des caractéristiques des différents secteurs qui composent cette région. Dans la présente étude, il y aura donc référence aux secteurs suivants décrits précédemment :

- le sud de la Baie-James;
- les villages cris de la Baie-James;
- le secteur de développement hydroélectrique de la rivière La Grande;
- le Nunavik;
- le secteur de Schefferville.

3 Ibid., p. 7.

4 Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport du Nord-du-Québec, Transports collectifs et services publics*, Document de travail, version finale, Préliminaire, Mai 2002, p. 9.

1.3 Aéroports du Nord-du-Québec

1.3.1 Cadre réglementaire et normatif

L'aéronautique, les *aérodromes* et les aéroports sont sous la responsabilité du gouvernement fédéral. L'application des lois, des règlements et des normes dans ce domaine revient au ministère des Transports du Canada, fonctionnant sous le nom de Transports Canada. Les pouvoirs, les responsabilités et les obligations de Transports Canada et des *exploitants des aéroports* sont définis dans la *Loi sur l'aéronautique*, la Partie III du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et dans diverses normes et pratiques recommandées.

Selon les termes du RAC, un *aérodrome* comprend toute étendue de terre ou d'eau aménagée pour accueillir les aéronefs. Un *aérodrome enregistré* est un aérodrome publié dans le Supplément de vol du Canada (CFS) alors qu'un aéroport est un aérodrome pour lequel Transports Canada a émis un certificat d'aéroport. Il est à noter qu'aux fins de certification, un hélicoptère certifié et un hydroaérodrome enregistré sont des aéroports.

L'article 302.01 du RAC spécifie que la certification d'un *aérodrome* ne s'applique qu'aux aérodromes situés dans la zone bâtie d'une ville ou d'un village, qu'aux aérodromes terrestres utilisés par un exploitant aérien afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers ainsi qu'à tout aérodrome pour lequel le ministre est d'avis qu'un certificat d'aéroport serait dans l'intérêt public.

Un *exploitant* d'un aéroport (aérodrome certifié) est tenu d'observer les normes d'aménagement d'un aéroport définies dans le document de Transports Canada intitulé « Aérodromes-Normes et pratiques recommandées » (TP-312) publié en mars 1993 pour la quatrième édition ou celles des éditions antérieures selon la date de construction de l'aéroport, et les documents équivalents en ce qui concerne les hélicoptères certifiés et les hydroaérodromes certifiés. Cet exploitant est aussi tenu de posséder un manuel d'exploitation d'aéroport approuvé par Transports Canada.

1.3.2 Bref historique

Durant les années 30, la région du Nord-du-Québec a fait l'objet de vols d'exploration et de cartographie effectués, entre autres, par l'aviation militaire canadienne. Le second conflit mondial et la guerre froide avec le bloc communiste ont été à l'origine de la construction et du développement de plusieurs aéroports militaires dans le Nord canadien, dont ceux de Kuujuarapik (Great Whale River) et de Kuujuaq (Fort-Chimo) dans les années 40.

Le réseau actuel d'aéroports du Nunavik a été aménagé entre les années 1985 et 1992, suite à l'entente sur les aéroports nordiques intervenue entre le Canada et le Québec en 1983. Cette entente fait suite à l'engagement des deux paliers de gouvernement, dans le cadre de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ),

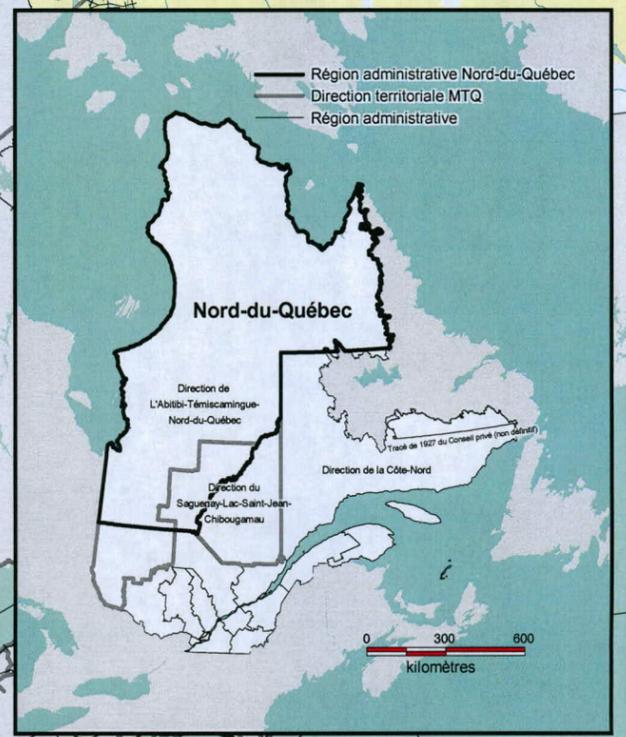
d'entreprendre la construction de 12 aéroports répartis sur les côtes de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Préalablement à cette campagne de construction d'aéroports, le Nunavik comptait deux aéroports, soit ceux de Kuujuarapik et de Kuujuaq, ainsi que des pistes de fortune aménagées par le transporteur aérien Air Inuit à proximité de chacun des villages. Par ailleurs, la Société minière Raglan du Québec construisait en 1997 l'aéroport privé de Kattiniq, situé à l'ouest du village de Kangiqsujaq, pour répondre à ses besoins.

Sur le territoire de la Baie-James, deux secteurs distincts ont fait l'objet d'implantation d'infrastructures aéroportuaires. En premier lieu, dans le cadre du projet hydroélectrique La Grande, Hydro-Québec et la Société de développement de la Baie James (SDBJ) ont construit plusieurs aéroports dont cinq demeurent en exploitation. Quatre de ces aéroports sont situés dans le secteur de développement hydroélectrique de la rivière La Grande et un est situé à Nemaska. En deuxième lieu, le gouvernement fédéral entreprenait, parallèlement à la construction des aéroports du Nunavik, la construction de trois aéroports pour desservir les communautés criées de la côte de la baie James. Enfin, le Conseil cri de Chisasibi construisait en 1998 l'aéroport situé dans ce village, sur un ancien site aéroportuaire de la SDBJ.

Le réseau du Nord-du-Québec est complété par les aéroports du sud de la Baie-James, soit Lebel-sur-Quévillon construit en 1968, Matagami en 1972 et Chibougamau, construit en 1982. Enfin, il ne faut pas oublier le site aéroportuaire de Schefferville, aménagé en 1954 par Transports Canada à l'époque du développement du site minier de la compagnie minière Iron Ore Corporation, qui exploitait des gisements de fer à proximité.

1.3.3 Localisation, propriété, exploitation et statut des aéroports

La carte 1 permet de localiser les aéroports du Nord-du-Québec et d'en identifier les responsables financiers.



Carte 1 : Localisation des aéroports du Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec

Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

Source :
 - Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2005

Terre réservée
 (catégorie I) (catégorie II)

- Crie
- Inuite
- Naskapie

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

Limite administrative

- Municipalité de Baie-James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions du Québec

Autres

- Réseau ferroviaire
- Ville, village ou localité

Route
Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale, et collectrice
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes *
- Hydro-Québec
- Autres routes

* Responsabilité financière pour l'entretien seulement

Aéroport
Responsabilité financière

- Ministère des Transports
- Transports Canada
- Hydro-Québec
- Conseil cri / Municipalité
- Autres

Trois organismes publics sont propriétaires de la majorité des aéroports; Transports Québec, Transports Canada et Hydro-Québec. Le premier est propriétaire de 13 aéroports au Nunavik, en plus de ceux de Matagami et de Chibougamau. Transports Canada est propriétaire de trois aéroports situés dans les villages cris, en plus de ceux de Kuujuaq et de Schefferville. Hydro-Québec est propriétaire de quatre aéroports privés situés dans le secteur de développement hydroélectrique de la rivière La Grande et à Nemaska. Les autres aéroports du Nord-du-Québec sont la propriété d'une municipalité (Lebel-sur-Quévillon), de l'organisme public, SDBJ (La Grande Rivière), d'un Conseil cri (Chisasibi) et d'une entreprise privée, la Société minière Raglan (Kattiniq).

Concernant l'exploitation des aéroports, l'Administration régionale Kativik (ARK) exploite 13 aéroports du Nunavik pour le compte de Transports Québec depuis 1996 et l'aéroport de Kuujuaq pour Transports Canada depuis 1995. Transports Québec a une entente financière fixe avec l'ARK alors que Transports Canada a cédé l'exploitation à bail avec une entente de contribution financière. De même, les conseils cris locaux exploitent les aéroports de Wemindji, de Eastmain River et de Waskaganish pour Transports Canada. Transports Québec exploite en régie ses aéroports de Matagami et de Chibougamau alors qu'Hydro-Québec fait de même pour ses quatre aéroports. La ville de Lebel-sur-Quévillon exploite son aéroport en régie alors que la Société aéroportuaire de Schefferville exploite l'aéroport de Schefferville pour Transports Canada. Pour sa part, la SDBJ exploite en régie l'aéroport La Grande Rivière. Enfin, la Société minière Raglan du Québec exploite son aéroport de Kattiniq. L'*exploitant* d'un aéroport est la personne ou l'organisme qui assume la responsabilité de l'exploitation de l'aéroport et qui est le détenteur du certificat d'aéroport.

Rappelons que l'aéroport de Schefferville, qui n'est pas situé dans la région à l'étude mais plutôt sur la Côte-Nord, constitue cependant une plaque tournante pour diverses pourvoies situées à la Baie-James et au Nunavik. Pour ce motif, il est inclus dans la présente étude.

Le tableau 1 regroupe ces informations, soit l'indicateur d'emplacement de l'aéroport, le propriétaire, l'exploitant, l'année de construction et le statut. Il permet de constater qu'exception faite des aéroports de Kuujuaq, de Kuujuarapik et de Schefferville, le réseau aéroportuaire du Nord-du-Québec est de construction relativement récente et devrait donc être moderne et en bonne condition. En fait, 24 aéroports ont été construits depuis 1970, dont 19 depuis 1980. Enfin, tous les aéroports publics qui reçoivent du trafic aérien régulier doivent avoir le statut d'aéroport certifié et ce certificat est délivré par Transports Canada. La certification atteste que les aéroports ont été construits selon les normes de Transports Canada et les respectent au niveau de l'exploitation. Les aéroports d'Hydro-Québec ne sont pas certifiés parce qu'ils sont des aéroports privés qui ne reçoivent que du trafic corporatif. Il est à noter qu'un aérodrome enregistré peut aussi respecter les normes de construction de Transports Canada mais qu'il n'est pas certifié parce que son usage ne le requiert pas selon le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

TABEAU 1

PROPRIÉTAIRE, EXPLOITANT ET STATUT DES AÉRODROMES

Aéroport	Code	Propriétaire	Exploitant	Année de construction	Statut
Akulivik	CYKO	Transports Québec	ARK	1989	Certifié
Aupaluk	CYLA	Transports Québec	ARK	1990	Certifié
Chibougamau	CYMT	Transports Québec	Transports Québec	1982	Certifié
Chisasibi	CSU2	Conseil cri de Chisasibi	Conseil cri de Chisasibi	1998	Certifié
Eastmain River	CZEM	Transports Canada	Conseil cri d'Eastmain	1986	Certifié
Fontanges	CTU2	Hydro-Québec	Hydro-Québec	1977	Enregistré
Inukjuak	CYPH	Transports Québec	ARK	1986	Certifié
Ivujivik	CYIK	Transports Québec	ARK	1984	Certifié
Kangiqsujuaq	CYKG	Transports Québec	ARK	1987	Certifié
Kangiqsualujuaq	CYLU	Transports Québec	ARK	1988	Certifié
Kangirsuk	CYAS	Transports Québec	ARK	1985	Certifié
Kattiniq	CTP9	Société minière Raglan du Québec	SMRQ	1997	Enregistré
Kuujuaq	CYVP	Transports Canada	ARK	1945	Certifié
Kuujuarapik	CYGW	Transports Québec	ARK	1945	Certifié
La Grande Rivière	CYGL	SDBJ	SDBJ	1974	Certifié
LG-3	CYAD	Hydro-Québec	Hydro-Québec	1976	Enregistré
LG-4	CYAH	Hydro-Québec	Hydro-Québec	1977	Enregistré
Lebel-sur-Quévillon	CSH4	Ville	Ville	1968	Enregistré
Matagami	CYNM	Transports Québec	Transports Québec	1972	Enregistré
Némiscau	CYHH	Hydro-Québec	Hydro-Québec	1984	Enregistré
Puvirnituq	CYPX	Transports Québec	ARK	1990	Certifié
Quaqtaq	CYHA	Transports Québec	ARK	1987	Certifié
Salluit	CYZG	Transports Québec	ARK	1985	Certifié
Schefferville	CYKL	Transports Canada	Société aéroportuaire de Schefferville	1954	Certifié
Tasiujaq	CYTQ	Transports Québec	ARK	1991	Certifié
Umiujaq	CYMJ	Transports Québec	ARK	1988	Certifié
Waskaganish	CYKQ	Transports Canada	Conseil cri de Waskaganish	1987	Certifié
Wemindji	CYNC	Transports Canada	Conseil cri de Wemindji	1987	Certifié

Source : Propriétaires des aéroports du réseau :
 -Conseil cri de Chisasibi
 -Hydro-Québec
 -Ministère des Transports du Québec
 -Société de développement de la Baie James
 -Société minière Raglan du Québec Itée.
 -Transports Canada
 -Ville de Lebel-sur-Quévillon

1.3.4 Classification fonctionnelle des aéroports

En juillet 1994, le gouvernement fédéral publie sa « Politique nationale des aéroports » (PNA) où il annonce, entre autres, qu'il demeure propriétaire des 26 aéroports identifiés comme faisant partie du Réseau national d'aéroports, tout en les louant à des

administrations aéroportuaires canadiennes qui seront responsables de leur gestion financière et opérationnelle. De plus, la PNA confirme que la propriété des aéroports régionaux, locaux et autres petits aéroports sera cédée à des intérêts régionaux. De même, elle affirme que les aéroports éloignés, comme celui de Kuujuaq, qui fournissent un service exclusif et fiable toute l'année aux communautés isolées et qui reçoivent une aide du gouvernement fédéral, continueront d'être appuyés au plan des immobilisations et de l'exploitation.

La PNA n'est pas une politique nationale au sens strict puisqu'elle ne concerne que les aéroports qui sont la propriété du gouvernement fédéral et plus spécifiquement de Transports Canada. Elle ne touche aucunement les infrastructures qui sont la propriété de municipalités, de provinces, d'organismes publics et d'entreprises privées. En somme, il s'agit d'un document officiel qui annonce le retrait de Transports Canada de la propriété et de l'exploitation des aéroports et qui fait part du sort éventuel de ses aéroports.

En réaction à la PNA, et compte tenu que le gouvernement fédéral entend céder ses aéroports régionaux et locaux à des intérêts régionaux, notamment les municipalités, le gouvernement du Québec sent le besoin de se doter d'une politique en matière d'aéroports, autant pour ceux qui sont sous sa responsabilité que pour l'ensemble des aéroports du réseau québécois. Il publie donc, en décembre 1995, « La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires ».

Ce document fait l'historique des interventions du gouvernement du Québec en matière aéroportuaire et fait connaître ses orientations et lignes directrices dans ce domaine. À cette fin, il fait connaître sa classification fonctionnelle de l'ensemble des aéroports. Le réseau aéroportuaire est subdivisé en réseau supérieur et local. Les aéroports appartenant au réseau supérieur sont jugés comme étant essentiels dans une perspective nationale alors que les aéroports locaux apparaissent plutôt comme accessoires. Les décisions futures du gouvernement du Québec en matière aéroportuaires doivent donc tenir compte de cette classification. Elles devront aussi tenir compte de sa plus récente Politique nationale de transport aérien.

Tous les aéroports du Nord-du-Québec, sauf ceux de Matagami, de Chisasibi et de Lebel-sur-Quévillon appartiennent au réseau supérieur à cause de leur rayonnement géographique, de leur importance dans le développement régional, de leur éloignement ou de leur isolement. Il faut noter que les 14 villages inuits du Nunavik ainsi qu'un village cri ne sont pas reliés au réseau routier de la province, et que les villages cris de Waskaganish, Eastmain River et Wemindji ne le sont que depuis peu. Il est aussi à noter que les quatre aéroports d'Hydro-Québec et celui de Raglan ne font pas partie de cette classification puisqu'ils sont privés.

Au-delà de cette classification, la région comprend des aéroports qui jouent un rôle de pôle ou de plaque tournante à divers niveaux comme le montrera cette étude. Ainsi, l'aéroport de La Grande Rivière constitue la porte d'entrée vers la Baie-James et la côte ouest du Nunavik alors que les aéroports de Puvirnituq et de Kuujuaq sont les aéroports

les plus importants du Nunavik. De même, l'aéroport de Schefferville donne accès aux pourvoiries de la région Nord-du-Québec situées au nord et à l'ouest de Schefferville.

1.3.5 Description des aéroports et des équipements aéroportuaires

Cette partie de l'étude fait un tour d'horizon des aéroports du Nord-du-Québec en mettant en relief leurs infrastructures et les équipements qui soutiennent l'exploitation. Certaines caractéristiques propres à chaque site sont répertoriées sur la carte 2. De plus, une fiche détaillée de chaque *aéroport* est présentée à l'annexe 1.



Carte 2 : Caractéristiques des aéroports et des pistes d'atterrissage du Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec
Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

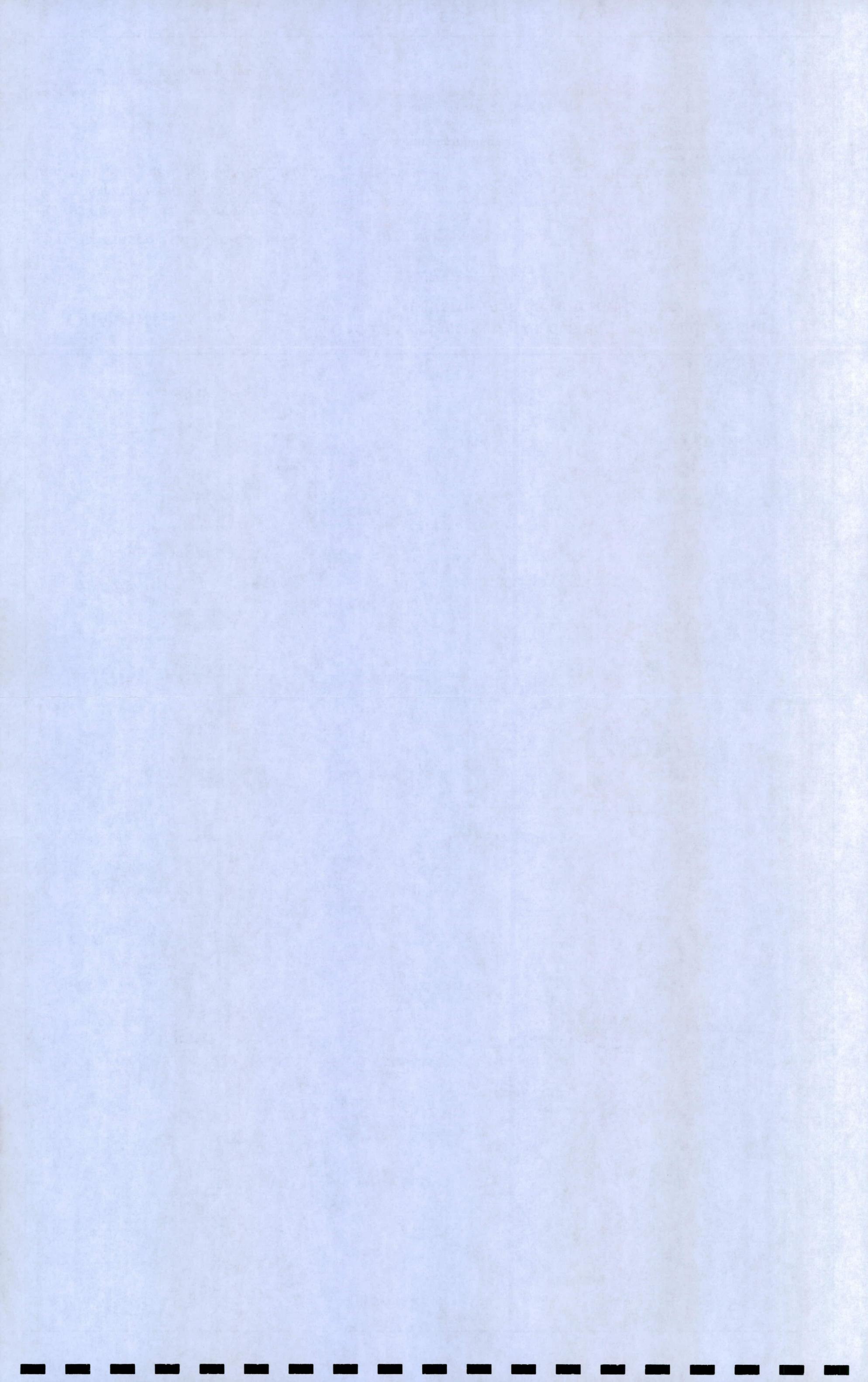
- Aéroport**
Responsabilité financière
- Ministère des Transports
 - Transports Canada
 - Hydro-Québec
 - Conseil cri / Municipalité
 - Autres

- Limite administrative**
- Municipalité de Baie-James
 - Limite sud du Nord-du-Québec
 - Autres régions du Québec

Nom et élévation en pieds de l'aéroport
Orientation; longueur et largeur de la piste
Revêtement de la piste

Sources :
- Ministère des Transports du Québec
- Supplément de vol Canada, 2005

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000



Les pistes et le balisage

Le réseau aéroportuaire à l'étude compte 28 aéroports en incluant celui de Schefferville. Les aéroports situés dans les villages cris et la majorité des aéroports du Nunavik présentent plusieurs similitudes entre eux puisqu'ils ont été conçus et construits dans le même esprit et à la même époque. C'est ainsi que ces aéroports ont des pistes en gravier d'environ 3 500 pieds de longueur par 100 pieds de largeur⁵.

Il y a des exceptions à cette règle. Chisasibi, sur la côte de la baie James, a une piste de 3 800 pieds de longueur. Cette piste a été construite en 1988 par la Société de développement de la Baie James. Elle a été réaménagée en 1998 dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), donc bien après l'aménagement des aéroports des villages cris et inuits. Trois aéroports du Nunavik présentent aussi des paramètres de pistes différents, à savoir Kuujjuarapik, Kuujjuaq et Puvirnituk. Les deux premiers sont d'anciens aéroports militaires et ont été construits en 1945. À l'origine, l'aéroport de Kuujjuarapik comptait deux pistes d'atterrissage en forme de croix. La piste secondaire a été enlevée, il y a une vingtaine d'années, pour permettre l'installation de résidences. L'aéroport de Kuujjuaq est sans aucun doute le plus important du Nunavik puisqu'il offre deux pistes d'atterrissage aux pilotes, soit une piste principale asphaltée de 6 000 pieds de longueur par 150 pieds de largeur, et une piste secondaire en gravier de 5 000 pieds de longueur par 150 de largeur. Quant à, l'aéroport de Puvirnituk, il présente une piste en gravier de 5 000 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. Cet aéroport, construit dans le cadre du programme de construction des aéroports inuits, présente une piste plus longue parce que ce village est le site de l'hôpital régional de la côte d'Hudson. De plus, cette piste offre une surface nivelée de catégorie 3, soit 45 m de part et d'autre de l'axe central de la piste, alors qu'elle ne devrait offrir qu'une surface nivelée de 23 m. Il serait donc possible d'allonger cette piste, à 6 000 pieds par exemple, en économisant des coûts puisque la piste est déjà de catégorie 3 au niveau de la surface nivelée, comme l'exigent les normes aéronautiques.

Tous les aéroports des villages cris et du Nunavik offrent un système de balisage lumineux semblable, exception faite de ceux de Kuujjuarapik, de Kuujjuaq et de Puvirnituk. Essentiellement, ces aéroports présentent un système d'éclairage de piste à intensité moyenne ajustable à trois niveaux. Ils comprennent aussi habituellement des feux d'identification de piste (RIL) aux deux seuils et un système de déclenchement à distance de l'éclairage par les pilotes (ARCAL). L'aéroport de Kuujjuarapik offre depuis peu en surplus un dispositif lumineux d'approche simplifié (ODALS) et des indicateurs visuels de trajectoire d'approche de précision (PAPI). Pour sa part, l'aéroport de Kuujjuaq offre sur l'une de ses pistes un système d'éclairage haute intensité et de feux d'approche haute intensité. Un PAPI est installé sur un des seuils de la piste asphaltée, alors qu'un VASIS est disponible à l'un des seuils de la piste gravelée. Enfin, l'aéroport de Puvirnituk offre un système PAPI sur un des seuils de piste pour faciliter les approches de nuit. Il faut souligner que l'installation de PAPI sur les pistes de

5 Compte tenu que les performances des avions au décollage et à l'atterrissage sont calculées en pieds, les paramètres des pistes d'atterrissage sont aussi toujours exprimés en pieds.

3 500 pieds rééduit de façon significative la longueur de piste disponible pour l'atterrissage, compte tenu des exigences opérationnelles des avions. Il n'est donc pas nécessairement souhaitable d'installer de tels équipements sur des pistes de cette longueur.

Les quatre aéroports d'Hydro-Québec présentent aussi des similitudes au plan technique et offrent aux pilotes des pistes éclairées et en gravier de 5 000 pieds de longueur par 150 pieds de largeur. Ils disposent aussi d'indicateurs de pente d'approche de type VASIS ou PAPI. Il est à noter que ces aéroports sont de propriété privée et ne sont accessibles qu'après autorisation. Le profil technique des autres aéroports du territoire est plus varié et dépend souvent de la date de construction, de leur propriétaire et de leur vocation.

Ainsi, les aéroports de Matagami et de Chibougamau sont la propriété de Transports Québec et présentent respectivement des pistes asphaltées de 5 000 pieds par 100 pieds et de 6 500 pieds par 150 pieds. Les deux offrent un système d'éclairage de moyenne intensité, des feux d'approche de basse intensité, des indicateurs de pente de type PAPI et un système ARCAL. L'aéroport de Chibougamau possède un ODALS au seuil 05.

Pour sa part, l'aéroport La Grande Rivière a une piste asphaltée et éclairée de 6 500 pieds de longueur par 150 pieds de largeur. Un système PAPI est disponible aux deux seuils de piste. L'aéroport de Lebel-sur-Quévillon dispose d'une piste asphaltée de 3 700 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. Il est pourvu d'un balisage de basse intensité et d'un système ARCAL. Enfin, les aéroports de Schefferville et de Kattiniq ont respectivement une piste asphaltée 5 500 pieds de longueur par 150 pieds de largeur, et une piste en gravier de 6 100 pieds de longueur par 140 pieds de largeur. Le balisage lumineux est d'intensité moyenne pour l'aéroport de Schefferville et de basse intensité pour Kattiniq. Les deux aéroports ont des indicateurs visuels de pente de type PAPI. En complément des pistes, tous ces aéroports comprennent des voies de circulation et des *aires de trafic* éclairées, de dimensions suffisantes pour répondre aux besoins, pour la plupart. À l'aéroport de Kuujuaq, des travaux financés par Transports Canada seront réalisés pour agrandir l'*aire de trafic*.

Les équipements aéroportuaires

En plus de pistes d'atterrissage, de voies de circulation et d'*aires de trafic*, l'exploitation d'un aéroport demande des bâtiments d'accueil et de soutien, de même que des équipements d'entretien. Tout ce matériel est proportionné au niveau de trafic de l'aéroport et à la dimension des *aires de mouvement*. Tous les aéroports du Nord-du-Québec offrent aux passagers des aérogares, que ce soit des bâtiments rudimentaires comme une unité préfabriquée à l'aéroport de Matagami et une roulotte à Chisasibi ou une aérogare luxueuse comme celle érigée à l'aéroport La Grande Rivière. Il est à noter que les aérogares des villages cris et la plupart de celles du Nunavik sont d'un modèle identique et comprennent une salle pour les observateurs et communicateurs, un comptoir pour le transporteur aérien et une salle d'attente. L'aérogare de Kuujuaq est cependant plus grande et un projet de reconstruction,

financé par Transports Canada, sera réalisé en 2005-2006. Transports Québec reconstruira quant à lui, une nouvelle aérogare à Kuujuarapik en 2005-2006.

Comme le montrera le chapitre 2, le transport aérien de marchandises, et particulièrement de denrées périssables, est une nécessité pour les villages inuits dépourvus de liens routiers avec le sud. Malgré ce fait, hormis des aéroports comme La Grande Rivière, qui est à la tête du réseau de distribution des marchandises, et de ceux de Kuujuaq et de Kuujuarapik, les aéroports ne sont pas pourvus d'entrepôt de remisage et de distribution. Le comptoir du transporteur aérien comprend cependant, à chaque aéroport, une petite salle pour le remisage des colis.

L'entretien d'été et d'hiver requiert des équipements spécialisés et des bâtiments de soutien pour leur entretien et leur remisage. Tous les aéroports de la région sauf ceux de Chisasibi et de Lebel-sur-Quévillon disposent sur le site d'un bâtiment de service, d'un garage ou d'un abri pour les véhicules de service et d'entretien. Ces bâtiments s'avèrent tout à fait nécessaires à cause de la rigueur du climat et des chutes de neige importantes. Pour effectuer l'entretien d'été et d'hiver, les aéroports disposent d'un équipement motorisé spécialisé composé selon les sites de camionnettes de service, de camions avec charrue, de souffleuses autonomes ou sur chargeurs, de chargeurs, de niveleuses pour les pistes en gravier et de balais de piste pour les pistes asphaltées.

Un aéroport doit être exploité de façon sécuritaire. Les clôtures périphériques contribuent à cet objectif de sécurité en empêchant les intrusions de personnes non autorisées et d'animaux sur les *aires de mouvement*. Au Nunavik (exception faite de l'aéroport de Kuujuaq) et aux aéroports des villages cris, des clôtures n'avaient été installées à l'origine qu'à proximité de l'aérogare et du garage. Les incursions sur les pistes d'atterrissage, par des troupeaux de caribous dans leurs migrations annuelles ou par des individus, n'avaient pas été évaluées à ce point nombreuses et importantes pour justifier l'installation de clôtures périphériques. Elles n'ont pas été incluses dans l'Entente Canada-Québec concernant l'aménagement de ces aéroports. Toutefois, la situation s'est modifiée au fil des ans, mettant ainsi en péril le fonctionnement sécuritaire des aéroports. Le MTQ a donc entrepris, il y a quelques années, l'installation de clôtures périphériques à ses aéroports. Les seuls villages qui n'ont pas présentement de telles clôtures sont ceux de Kangirsuk, Kangiqsujuaq et Quaqaq. Le MTQ évalue la pertinence de doter ces aéroports de tels équipements.

La lutte contre les incendies d'*aéronefs* aux aéroports est régie par deux ensembles de règlements, soit ceux de la sous-partie 3 et de la sous-partie 8 de la partie III du *Règlement de l'aviation Canadien* (RAC). La sous-partie 3, intitulée « Lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aux aérodromes », est en vigueur depuis plusieurs années et ne concerne que les aéroports les plus importants du Canada. Les aéroports tenus d'offrir le service de protection, identifiés nommément dans le règlement, sont présentement au nombre de 28. Aucun aéroport du Nord-du-Québec n'est inclus dans cette liste.

La sous-partie 8, intitulée « Intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports » est en vigueur depuis le 10 juin 2002 et touche les aéroports moins

importants comparativement à ceux soumis aux règlements de la sous-partie 3. Elle s'applique aux aéroports qui reçoivent des *aéronefs* de 20 passagers et plus et dont les statistiques mensuelles démontrent que l'aéroport totalise annuellement 2 800 mouvements ou plus de vols réguliers. Dans le Nord-du-Québec, aucun aéroport n'atteint ce niveau de trafic et par conséquent aucun, n'est tenu d'offrir la protection décrite dans les règlements de la sous-partie 8, qui est la suivante :

- un intervenant doit être présent à l'aéroport pendant les heures établies de service en application de l'article 308.05;
- les agents extincteurs et le matériel prévus à l'article 308.12 sont en état de service et à la portée de la main;
- une intervention est possible dans un délai de 5 minutes entre le déclenchement de l'alarme et le moment d'arrivée au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée;
- l'aéroport doit disposer d'un système d'alarme et de communication conforme aux exigences de l'article 308.14.

Les aéroports qui se rapprochent le plus de ce seuil sont ceux de Kuujuaq et de Kuujuarapik avec respectivement 2 100 mouvements et 1 650 mouvements de vols réguliers environ⁶. Si les mouvements annuels respectifs de ces deux aéroports dépassent un jour le seuil de 2 800 et se voient dans l'obligation d'offrir les services définis dans le RAC 308, des solutions devront être envisagées pour palier le fait qu'il ne serait pas possible actuellement de respecter le délai d'intervention de 5 minutes exigé par le RAC. Notons que les aéroports qui accueillent des avions de 20 passagers et plus sont tenus de compiler les statistiques mensuelles de mouvements selon les termes de l'article 308.03 du RAC.

Par ailleurs, les aéroports certifiés sont tenus, de par l'article 302.08 (4) c) (viii) du RAC et de la section 9.1 du TP-312 intitulée « Plan d'urgence d'aérodrome », de spécifier de façon détaillée dans un manuel, auquel réfère le manuel d'exploitation, les mesures d'intervention d'urgence offertes. Plusieurs aéroports qui possédaient des véhicules spécialisés de lutte aux incendies d'aéronefs avant la publication du RAC 308 continuent d'offrir un certain service de protection incendie sans être obligés de le faire. C'est ainsi que les municipalités de Kuujuaq, de Kuujuarapik et les diverses municipalités du Nunavik offrent un service de protection incendie aux aéroports avec les véhicules de combat d'incendies à leur disposition, qui comprennent souvent l'équipement spécialisé de mousse/poudre pour combattre les incendies d'*aéronefs*⁷. Des ententes avec les municipalités de Matagami et de Chibougamau permettent de rendre disponibles les services de protection incendie à ces aéroports avec l'équipement spécialisé de lutte contre les incendies d'aéronefs dont disposaient à l'origine ces aéroports, et qui ont été cédés aux dites municipalités⁸. Ces dernières maintiennent les camions incendies et les extincteurs en état de fonctionnement⁹. Enfin,

6 Boulay Louis, (2002), Communication personnelle, Administration régionale Kativik.

7 Ibid.

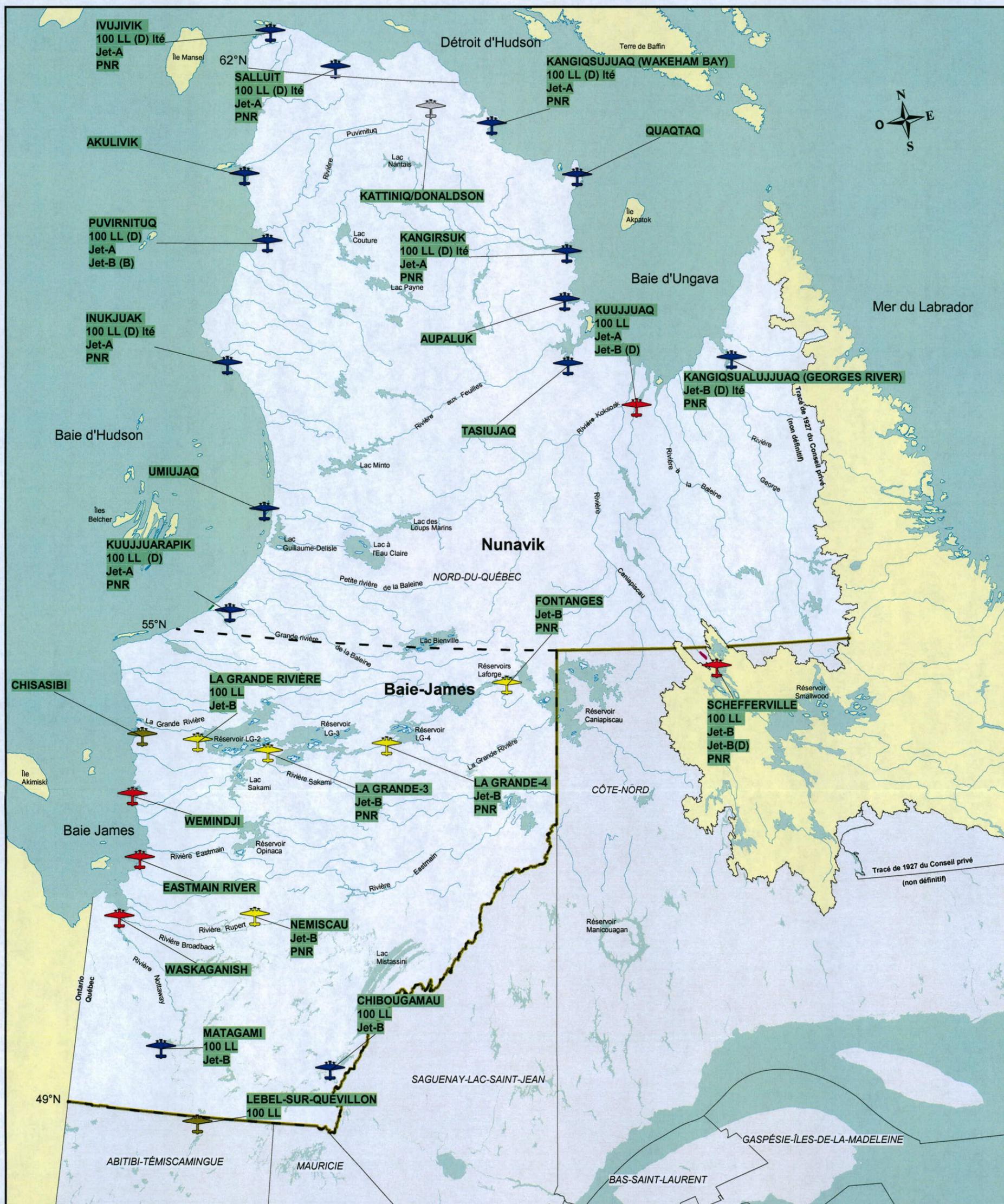
8 Boulanger Serge, (2002), Communication personnelle, Aéroport de Chibougamau.

9 Ibid., Mai 2003.

les aéroports La Grande Rivière et ceux d'Hydro-Québec (LG-3, LG-4, Fontanges, Némiscau) offrent des services spécialisés de lutte contre les incendies d'aéronefs même si l'obligation réglementaire n'existe pas¹⁰.

En transport aérien, la disponibilité de carburant est incontournable. La carte 3 montre le réseau d'approvisionnement en carburant dans le Nord-du-Québec. La région est bien pourvue en points de ravitaillement, toutefois, les prix de vente sont élevés étant donné les distances de ravitaillement. Ainsi, les aéroports du Nunavik sont approvisionnés en carburant par bateau à partir de Montréal. Les autres aéroports sont, quant à eux, approvisionnés par camions.

10 Grenier Marc, (2002), Communication personnelle, Hydro-Québec.



Carte 3 : Types de carburant disponibles dans le Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec

Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

Aéroport		Type de carburant
Responsabilité financière		
	Ministère des Transports	100 LL - Carburant d'avion
	Transports Canada	Jet-A - Carburacteur, type kérosène
	Hydro-Québec	Jet-B - Carburacteur coupe large
	Conseil cri / Municipalité	Jet-B (D) - Carburant disponible en barils seulement
	Autres	Ité - Quantité limitée
		PNR - Avis préalable exigé

Limite administrative	
	Municipalité de Baie-James
	Limite sud du Nord-du-Québec
	Autres régions du Québec

Sources :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Supplément de vol Canada, 2005

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles,
 carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

À la Baie-James, on note que les aéroports des villages cris ne disposent pas d'installations pour la distribution du carburant. Ce fait s'explique par la disponibilité de carburant à proximité (Matagami et La Grande Rivière). Seule l'essence d'aviation (pour les moteurs à piston) est disponible à Lebel-sur-Quévillon, mais le carburacteur (pour les aéronefs turbopropulsés et les réactés) est disponible à proximité, soit à Chibougamau. L'essence d'aviation et le carburacteur sont aussi disponibles à l'aéroport de Schefferville, alors que seul le carburacteur est offert aux aéroports privés d'Hydro-Québec où un avis préalable est nécessaire pour en faire l'achat.

Au Nunavik, la situation est plus complexe et plus variée. Une majorité d'aéroports offre du carburacteur de type JET-A ou JET-B aux transporteurs aériens par le biais de la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ) et de la compagnie Shell. Lorsque l'essence d'aviation de type 100LL est disponible, celle-ci est vendue en barils, exception faite de l'aéroport de Kuujuaq qui offre ce produit à la pompe. Cette situation s'explique par le fait que le transport aérien au Nunavik est avant tout de nature commerciale et que les transporteurs aériens utilisent des aéronefs presque exclusivement propulsés par des moteurs à turbine. Les transporteurs aériens et les propriétaires privés utilisant des aéronefs à pistons sont plutôt rares au Nunavik et le volume attendu des ventes ne semble pas justifier la construction de réservoirs et de postes de distribution pour l'essence d'aviation.

Le Supplément de vol du Canada ne mentionne pas la disponibilité de liquide de dégivrage ou d'anti-givrage aux aéroports de la région. Cependant, les principaux transporteurs aériens réguliers disposent, aux aéroports qu'ils desservent, de l'équipement et des quantités requises de ces liquides. Quant aux transporteurs aériens qui effectuent du nolisement avec de petits aéronefs, ils les transportent à bord.

1.3.6 Entretien des aéroports

L'*exploitant* d'un aéroport peut utiliser diverses formules pour l'entretien d'été et d'hiver de son aéroport, l'entretien d'hiver étant de loin le plus critique, particulièrement dans le Nord-du-Québec où le climat demeure une contrainte opérationnelle importante.

Les fiches signalétiques de l'annexe 1 indiquent l'organisme responsable de l'entretien ainsi que la fréquence d'entretien, de même que l'équipement utilisé, dans certains cas. C'est ainsi qu'à la Baie-James, l'entretien d'été et d'hiver est effectué en régie par les employés de la municipalité de Lebel-sur-Quévillon, par les employés du MTQ pour les aéroports de Matagami et Chibougamau et par ceux des conseils cris respectifs pour les aéroports des villages cris. Il en va de même pour les quatre aéroports d'Hydro-Québec, alors qu'un entrepreneur privé effectue les activités de déneigement de l'aéroport La Grande Rivière.

Au Nunavik, l'ARK exploite les aéroports pour Transports Québec (13 aéroports) et pour Transports Canada (Kuujuaq). L'entretien est cependant effectué par les municipalités locales suite à une entente avec l'ARK. Les pistes en gravier requièrent des corrections

ponctuelles et locales et demandent périodiquement un reprofilage pour assurer un profil longitudinal et transversal adéquat. Pour compenser la perte de matériaux fins, il est aussi requis d'effectuer des rechargements de piste à partir des réserves de pierres concassées disposées à proximité de chaque aéroport. Ces divers travaux sont effectués à l'aide des chargeurs disponibles à chaque aéroport et/ou des niveleuses installées en permanence aux aéroports de Kuujuaq, de Puvirnituk et de Kuujuarapik. Pour effectuer les travaux d'entretien aux autres aéroports, deux niveleuses sont transportées par bateau d'un site à l'autre.

Au cours de l'année, les opérateurs de machinerie sont aussi appelés à effectuer l'entretien courant des *aires de mouvement*, de même que le déneigement de ces mêmes surfaces avec l'équipement spécialisé fourni. Par ailleurs, les employés de la Société aéroportuaire de Schefferville et de la Société minière Raglan du Québec s'occupent de l'entretien d'été et d'hiver des aéroports de Schefferville et de Raglan.

Les aéroports des villages cri et ceux du Nunavik sont pourvus d'un système de balisage lumineux qui requiert un entretien courant et des vérifications techniques plus poussées visant à évaluer les conditions générales du système et de ses composantes. Pour l'entretien courant, le personnel en place à chaque aéroport doit s'assurer que le système est fonctionnel et que les pièces défectueuses comme les ampoules brûlées soient remplacées. Les bris plus importants qui ne peuvent être réparés localement doivent être rapportés aux responsables pour réparation par des spécialistes. Quant aux vérifications techniques plus approfondies visant à mesurer l'état du système et l'usure de ses divers éléments, dans une perspective d'entretien préventif, elles sont effectuées aux trois ans aux aéroports de Transports Canada.

1.3.7 Aides à la navigation et services aux pilotes

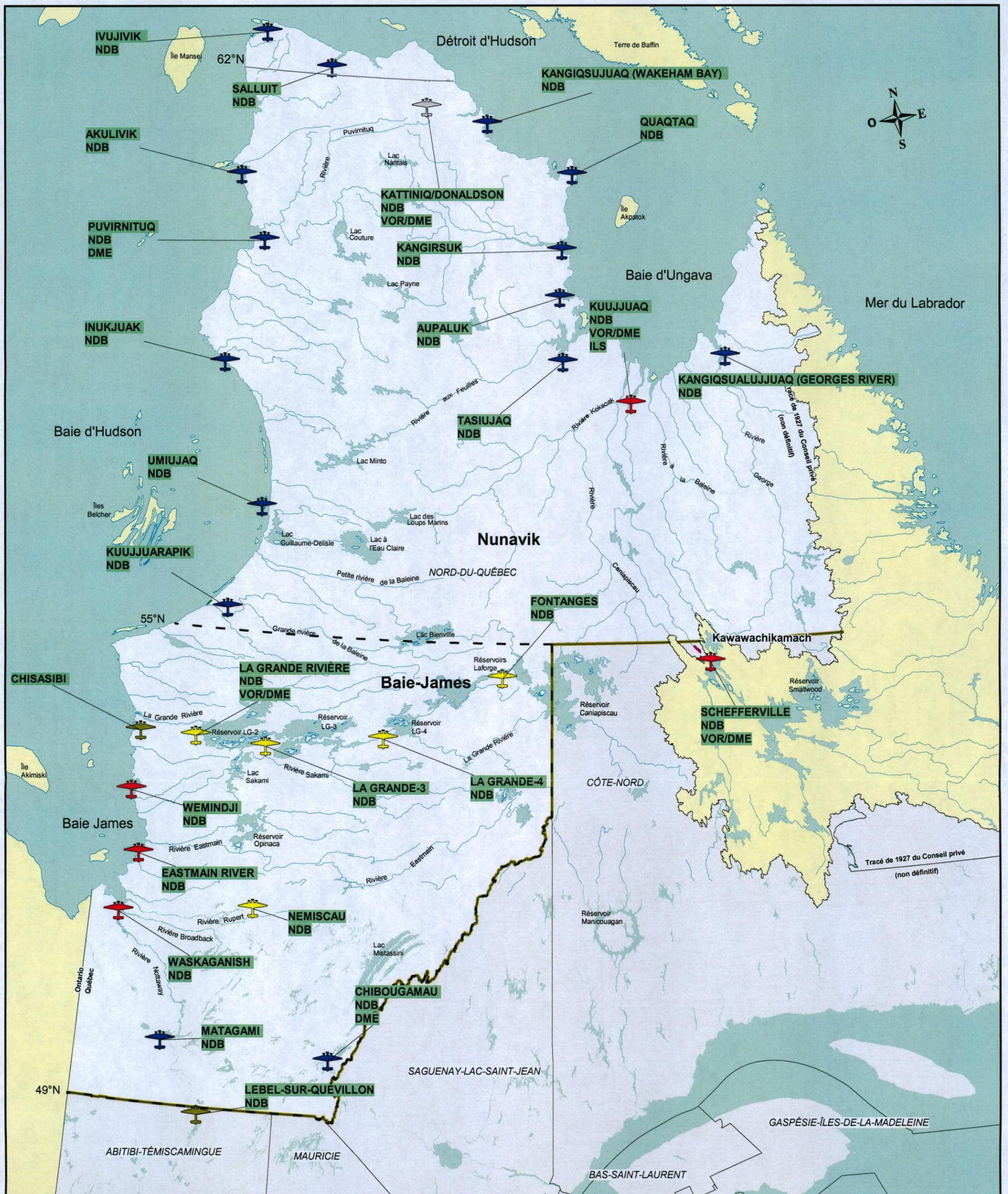
L'aviation moderne, avec ses aéronefs de plus en plus performants et la croissance généralisée du trafic aérien, nécessite des aides à la navigation en route et à l'approche, des services de la circulation aérienne et des services consultatifs à l'aviation. Ce constat s'applique également au Nord-du-Québec où le climat constitue une contrainte presque permanente et où les distances entre les aéroports sont considérables.

Les hélicoptères, les hydravions et les avions de tourisme volent habituellement en suivant les règles du vol à vue (VFR-Visual Flight Rules), selon lesquelles les pilotes doivent toujours maintenir une référence visuelle avec le sol, tant de jour que de nuit. Quant aux avions commerciaux multi-moteurs, ils observent généralement les règles de vol propres au vol aux instruments (IFR-Instrument Flight Rules). Le vol aux instruments constitue une méthode d'opération et de gestion des vols qui rassemble un ensemble de procédures spécifiques et qui permet, entre autres, de voler du point A au point B dans et au-dessus des nuages, et d'effectuer des *approches aux instruments* aux pistes d'atterrissage pourvues de cartes d'approches qui s'appuient normalement sur des aides à la navigation au sol à proximité des pistes. Le vol aux instruments accroît la sécurité et la fiabilité des vols. Depuis quelques années, des *approches aux instruments*

de type GPS (Global Positioning System - Système de positionnement mondial) sont disponibles et c'est le cas à tous les aéroports de la région. Les récepteurs approuvés GPS à bord des avions permettent donc la navigation en route et les *approches aux instruments* aux aéroports. Le GPS ne permet pour l'instant que des *approches de non-précision*. L'amélioration de la technologie permettra cependant d'ici quelques années des *approches de précision* grâce à l'ajout de stations au sol.

Quant à la méthode traditionnelle de navigation aérienne aux instruments (c'est-à-dire sans GPS), elle requiert la présence d'émetteurs radio au sol. La navigation en route s'effectue à l'aide des radiophares omnidirectionnels haute fréquence de type VOR, couplés ou non à des équipements de mesure de la distance (VOR/DME, VORTAC) qui permettent d'obtenir les paramètres azimuts, distance, vitesse-sol et temps de vol. Les radiophares non directionnels de type NDB à moyenne et basse fréquence peuvent également être utilisés pour la navigation en route et couplés à des équipements de mesure de la distance (NDB/DME). Les VOR, de même que les NDB, peuvent servir pour effectuer des approches à l'atterrissage de non-précision où le pilote ne reçoit que des informations en azimut. Le système d'*approche aux instruments* de type ILS, permet des approches à l'atterrissage de précision grâce aux informations en azimut et sur la pente de descente qu'il fournit. Enfin, le radiophare d'alignement en azimut (la première composante de l'ILS) de type LOC permet des *approches de non-précision* avec des minima plus bas que ceux qui découlent des VOR et des NDB.

La carte 4 localise les aides à la navigation et à l'approche décrites ci-dessus. Les VOR/DME ne se retrouvent qu'à proximité des aéroports La Grande Rivière, de Kuujuaq, de Schefferville et de Kattiniq. Il est à noter que les trois premiers appartiennent à NAV Canada alors que le quatrième est la propriété de la Société minière Raglan. Ces radiophares ne sont pas plus nombreux dans la région à cause de leurs coûts élevés d'acquisition. En contrepartie, tous les aéroports du Nord-du-Québec, exception faite de l'aéroport de Chisasibi, sont dotés de NDB pour la navigation en route et les approches. Le faible coût relatif d'acquisition de ces aides et leur précision relative avant l'arrivée de la technologie GPS explique la prépondérance de ces radiophares dans la région.



Carte 4 : Aides à la navigation en route et à l'approche dans le Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec

Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

Source :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Supplément de vol Canada, 2005

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles,
 carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2005

Aéroport Responsabilité financière

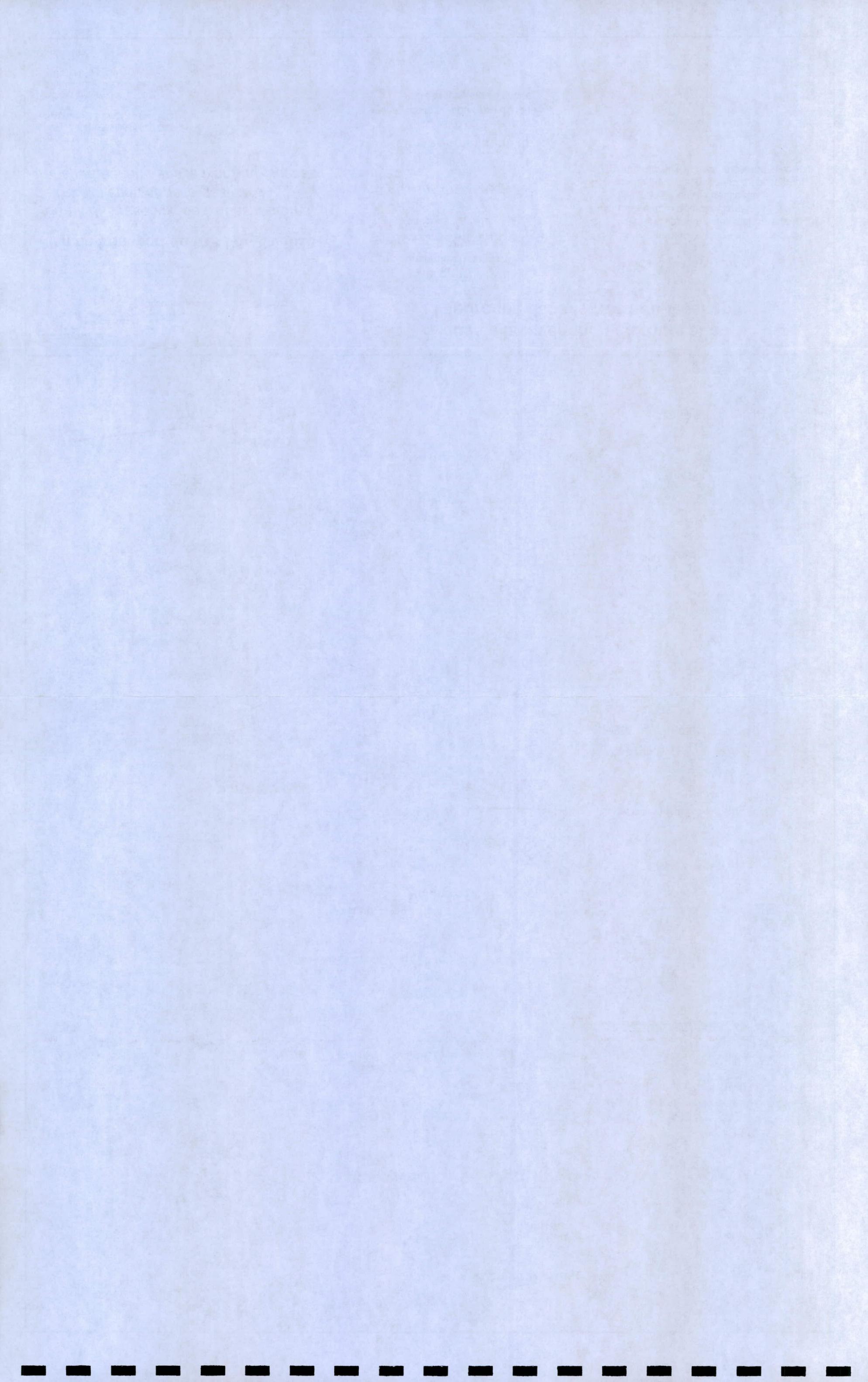
- Ministère des Transports
- Transports Canada
- Hydro-Québec
- Conseil cri / Municipalité
- Autres

Limite administrative

- Municipalité de Baie-James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions du Québec

Aides à la navigation

- DME - Équipement de mesure de la distance
- ILS - Système d'approche aux instruments
- NDB - Radiophare non-directionnel
- VOR - Radiophare omni-directionnel
- LOC - Radiophare d'alignement de piste pour procédures d'approche de non précision



Le Nord-du-Québec ne compte qu'un seul aéroport pourvu d'un système ILS permettant des atterrissages de précision jusqu'à un minimum de 200 pieds/sol (AGL), soit à Kuujuaq. Les aéroports d'Hydro-Québec étaient jusqu'à récemment pourvus du système d'alignement de piste (LOC), la composante azimuth du système ILS qui permet habituellement des atterrissages avec des minima plus bas que ceux des systèmes VOR et NDB. Les LOC ont toutefois été retirés, l'approche au GPS étant maintenant effectuée.

Le service de navigation aérienne (SNA) du Canada est exploité en exclusivité par NAV Canada, une société privée sans capital-actions fondée en 1996. Les revenus de NAV Canada sont constitués presque exclusivement des redevances de service assumées par les utilisateurs, à savoir les transporteurs aériens et les propriétaires privés d'aéronefs. Les *exploitants d'aéroports* ne contribuent pas au financement de cette société d'état.

NAV Canada n'exploite aucune *tour de contrôle* dans la région mais le Centre de contrôle régional de Montréal (ACC) assure le contrôle dans l'espace aérien supérieur (18 000 pieds et plus), l'espace aérien inférieur n'étant pas contrôlé, sauf le secteur terminal de l'aéroport La Grande Rivière. Le Centre d'information de vol de Québec (FIC) assure la coordination des stations d'information de vol (FSS) du Québec, dont les FSS des aéroports La Grande Rivière, de Kuujuarapik et de Kuujuaq sis dans la région et des FSS de Rouyn-Noranda, de Val-d'Or et de Roberval situés en périphérie. Les FSS fournissent les exposés météorologiques aux pilotes, gèrent le système des plans de vols, fournissent les services de communications radio aux pilotes et assurent le contrôle des véhicules au sol pour les aéroports où elles sont établies.

Les FSS donnent aussi un support technique aux stations radio d'*aérodromes* communautaires (CARS). Ces stations offrent des services de soutien à l'aviation à certains aéroports isolés des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et du Nord-du-Québec. Les services sont rendus par des *observateurs et communicateurs* (CARS) ayant reçu la formation requise. En plus des services aux pilotes, les CARS effectuent les relevés météorologiques pour Environnement Canada.

Au Nunavik, le service des *observateurs et communicateurs* est disponible à tous les aéroports (sauf ceux de Kuujuaq et Kuujuarapik qui ont des FSS) du lundi au vendredi de 8 heures à 17 heures. Il y a cependant des périodes au cours desquelles les services ne sont pas offerts à divers endroits, faute de disponibilité du personnel. Également, étant donné que les opérations d'Air Inuit ou les évacuations aéromédicales se déroulent parfois en dehors des heures des CARS et que ceux-ci ne sont pas toujours disponibles sur appel, il arrive que les atterrissages soient effectués sans l'information minimale requise par la réglementation. À ce moment, les opérations peuvent être qualifiées de marginalement sécuritaires. Air Inuit a entamé, en 1999, des démarches visant à rétablir la situation ce qui a été fait en partie par une plus grande disponibilité des CARS. Une des pistes de solutions permanentes en dehors des heures normales serait l'installation de systèmes automatisés de type AWOS ou LWIS aux aéroports de Puvirnituk, de Salluit et de Quaqtak comme il en existe un à l'aéroport d'Inukjuak. Ce dernier est en effet pourvu d'une station automatique d'observations météorologiques

de type AWOS, qui permet aux pilotes d'obtenir par radio, en dehors des heures d'exploitation du CARS, les paramètres météorologiques les plus courants et les plus importants sur le plan aéronautique comme le calage altimétrique, la force et la direction des vents, le plafond, la température et le point de rosée.

Au Nunavik le financement des CARS est assumé en totalité par Transports Québec alors que NAV Canada défraie les coûts d'immobilisation et de fonctionnement des CARS de la Baie-James et des CARS situés ailleurs au Canada. Cette situation résulte de l'accord intervenu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial en 1983 relativement à la construction des aéroports nordiques. Le contexte a bien changé depuis cette date, dont la création de NAV Canada en 1996. Il serait pertinent qu'une nouvelle entente soit négociée entre les deux paliers de gouvernement dans le but de transférer à NAV Canada ou Transports Canada les coûts des CARS du Nunavik.

À la Baie-James, les aéroports des villages cris offrent les services d'un CARS, sauf celui de Chisasibi, dont le trafic est géré par une *fréquence de trafic d'aérodrome (ATF)*, qui est de la responsabilité entière des pilotes décollant et se dirigeant vers cet aéroport. Même si les aéroports de Matagami et de Chibougamau offrent un service radio *unicom*, les FSS de Rouyn-Noranda et de Québec assurent le service consultatif radio pour ces deux aéroports avec des installations télécommandées de type DRCO et RCO. Un service de même type est disponible pour l'aéroport de Schefferville par le FIC de Québec. Récemment NAV Canada a centralisé au FIC de Québec toutes les communications radio en route effectuées sur la fréquence 126,7 assurées auparavant par chacune des FSS. Ces dernières ne garantissent maintenant que le service consultatif d'aéroport s'appliquant dans un rayon de 5 milles marins de l'aéroport. Le trafic aérien local des aéroports de Kattiniq et de Lebel-sur-Quévillon est géré par une *fréquence de trafic d'aérodrome (ATF)*.

Le système d'aides à la navigation et à l'approche semble en général répondre aux besoins des pilotes. NAV Canada améliore constamment les équipements même s'il faut admettre que la venue du GPS modifie en profondeur la donne. Les aides à la navigation de type NDB ne seront probablement pas remplacées à la fin de leur vie utile. L'introduction par NAV Canada de nouveaux radars faciliterait l'introduction d'un *espace aérien contrôlé* dans l'espace aérien inférieur (moins de 18 000 pieds) ce qui contribuerait à augmenter la sécurité aérienne dans le Nord-du-Québec.

1.3.8 Évaluation qualitative des aéroports et des équipements

Comme il a été mentionné antérieurement, la majorité des aéroports du réseau du Nord-du-Québec a été aménagé depuis les années 1975 pour les aéroports d'Hydro-Québec et depuis les années 1980 pour ceux du Nunavik et des villages cris. Dans une perspective de planification, il importe de mesurer l'état actuel de conservation de ces infrastructures et des équipements. Cette évaluation a été effectuée par le biais d'une consultation auprès du responsable de l'exploitation et de l'entretien de l'Administration Régionale Kativik, du responsable de l'exploitation des aéroports de Transports Canada et du responsable de l'entretien de NAV Canada pour les aéroports du Nunavik. Une démarche identique a été suivie pour les autres aéroports en consultant le responsable de l'entretien du ministère des Transports du Québec, de Transports Canada, d'Hydro-Québec, de la ville de Lebel-sur-Quévillon, du directeur de l'aéroport La Grande Rivière et du représentant du Conseil cri de Chisasibi.

Le tableau 2 présente donc une évaluation de l'état des installations et équipements pour chacun des aéroports du réseau en 2001.

TABLEAU 2

PARAMÈTRES TECHNIQUES ET ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS DES AÉROPORTS DU NORD-DU-QUÉBEC EN 2001

ÉTAT DES INSTALLATIONS ET DES ÉQUIPEMENTS

E = Excellent, B = Bon, M = Mauvais

Aéroports	Aires de mouvements	Balisage	Aides à la navigation	Bâtiments	Équipements					
Akulivik	Piste 09-27	B	Feux de piste	B	NDB	B	Aérogare	B	Camionnette	B
	Voie de circulation	B	RILS	B			Garage	B	Chasse-neige	B
	Aire de trafic	B	ARCAL	B					Souffleuse	B
									Chargeur	B
Aupaluk	Piste 05-23	B	Feux de piste	B	NDB	B	Aérogare	B	Camionnette	B
	Voie de circulation	B	RILS	B			Garage	B	Chasse-neige	B
	Aire de trafic	B	ARCAL	B					Souffleuse	B
									Chargeur	B
Chibougamau	Piste 05-23	B	Feux de piste	B	NDB	B	Aérogare	B	Camionnette	B
	Voie de circulation	B	PAPI	E	DME	B	Garage	B	Chasse-neige	B
	Aire de trafic	B	RILS	B					Souffleuse	B
			ARCAL	B					Chargeur	B
			ODALS	B					Niveleuse	B
								Balai de piste	B	

Suite

Aéroports	Aires de mouvements	Balissage	Aides à la navigation	Bâtiments	Équipements
Chisasibi	Piste 14-32 E Voie de circulation E Aire de trafic E	Feux de piste E PAPI E RILS E ARCAL E		Aérogare B	Camionnette B Chasse-neige E Souffleuse E Chargeur E Niveleuse E Compacteur E Réservoir mobile E
Eastmain River	Piste 02-20 M Voie de circulation M Aire de trafic M	Feux de piste M ARCAL B RILS M	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B Niveleuse B
Fontanges	Piste 10-28 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B PAPI E	NDB B	Aérogare B Caserne B	Camion incendie B
Inukjuak	Piste 07-25 B Voie de circulation B Aires de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Ivujivik	Piste 08-26 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Kangiqsualujjuaq	Piste 16-34 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Kangiqsujuaq	Piste 15-33 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Kangirsuk	Piste 04-22 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Kattiniq	Piste 12-30	Feux de piste Feux d'approche RILS PAPI	NDB VOR/DME		
Kuujuuaq	Piste 07-25 E Piste 13-31 E Voie de circulation A E	Feux piste 07 E Feux piste 13 E RILS E VASIS B PAPI E	NDB B VOR/DME B VOT B	Aérogare B Garage M Caserne B	Chasse-neige P-82 B Chasse-neige P-81 B Souffleuse P-142 B

Suite

Aéroports	Aires de mouvements	Balisage	Aides à la navigation	Bâtiments	Équipements
	Voie de circulation B E Aire de trafic B		ILS B LOC/DME B		Souffleuse P-143 B Chargeur P-152 B Niveleuse B Balai de piste S-32 B Balai de piste 324 D B Compacteur B
Kuujuarapik	Piste 04-22 M Voie de circulation A M Aire de trafic M	Feux de piste E PAPI E ODALS E RILS E	NDB B	Aérogare M Garage M	Camionnette B Chasse-neige B Chasse-neige B Souffleuse B Souffleuse B Chargeur B Niveleuse B Compacteur B
La Grande Rivière	Piste 13-31 E Voie de circulation A E Voie de circulation B E Aire de trafic E	Feux de piste E PAPI E RILS E	NDB B VOR/DME B	Aérogare E Bâtiment de service E Caserne E	Niveleuse E Souffleuse E Chasse-neige E Chasse-neige B Chargeur M Balai de piste E Balai de piste E Cam/ incendie B
LG-3	Piste 11-29 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B VASIS B	NDB B	Bâtiment de service B Caserne B	Cam/incendie B
LG-4	Piste 09-27 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B VASIS B	NDB B	Bâtiment de service B Caserne B	Cam/incendie B
Lebel-sur-Quévillon	Piste 15-33 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B ARCAL B	NDB B	Aérogare B	Équipement de la ville
Matagami	Piste 15-33 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B PAPI B ARCAL B RILS B ODALS B	NDB B	Aérogare E Garage E	Camionnette B Chasse-neige B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B Balai de piste B Niveleuse B Cam/épandeur B
Némiscau	Piste 09-27 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B VASIS B	NDB B	Bâtiment de service B Caserne B	Cam/incendie B À contrat

Suite

Aéroports	Aires de mouvements	Balisage	Aides à la navigation	Bâtiments	Équipements
Puvirnituq	Piste 01-19 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B PAPI B ARCAL B	NDB B DME B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B Niveleuse B Compacteur B
Quaqtaq	Piste 01-19 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Salluit	Piste 04-22 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Schefferville	Piste 18-36 E Voie de circulation E Aire de trafic E	Feux de piste E RILS E PAPI E ARCAL E	NDB B VOR/DME B	Bâtiment aérogare/ Garage B	Camionnette E Chasse-neige E Souffleuse E Chargeur B Niveleuse B Balai de piste B
Tasiujaq	Piste 06-24 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Umiujaq	Piste 03-21 B Voie de circulation B Aire de trafic B	Feux de piste B RILS B ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B
Waskaganish	Piste 06-24 M Voie de circulation M Aire de trafic M	Feux de piste M RILS M ARCAL B	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B Niveleuse B Rouleau épandeur B
Wemindji	Piste 10-28 E Voie de circulation E Aire de trafic E	Feux de piste E RILS E ARCAL E	NDB B	Aérogare B Garage B	Camionnette B Chasse-neige B Souffleuse B Chargeur B Niveleuse B Rouleau épandeur B

Sources : Propriétaires et exploitants des aéroports, novembre 2001 :

- ARK : Louis Boulay, Serge Paillé
- Conseil cri de Chisasibi : John Lameboy
- Hydro-Québec : René Collin
- Ministère des Transports du Québec : Raymond Jacques
- NAV Canada : Robert Vincent
- SDBJ : Jean-Yves Létourneau
- Société aéroportuaire de Schefferville : Yvon Blain
- Société minière Raglan du Québec ltée : Serge Côté
- Transports Canada : Daniel Bleau, Yvon Levreault
- Ville de Lebel-sur-Quévillon : Jacques Trudel

Il se dégage de l'analyse du tableau précédent que les infrastructures aéroportuaires du réseau et les équipements sont généralement en bonne condition. Les détériorations les plus criantes sont les suivantes :

Les surfaces gravelées des *aires de mouvement*, soit la piste, la voie de circulation et l'*aire de trafic* de l'aéroport de Eastmain River, qui ont été construites en 1986, sont classées pauvres selon le rapport des conditions de Transports Canada. La structure de la piste présente des affaissements importants. De plus, le système de balisage lumineux des *aires de mouvement* a atteint la fin de sa vie utile. Transports Canada a entrepris des travaux de réfection des *aires de mouvement* et du balisage lumineux à l'automne 2001. Ces travaux ont été complétés à l'été 2002.

Le garage actuel de l'aéroport de Kuujuaq a été construit au début des années 50 et la structure du bâtiment est en mauvaise condition. Ce bâtiment ne rencontre pas les normes de protection des incendies et nécessite des travaux majeurs de réfection. Un projet majeur de réaménagement de l'aéroport est présentement en développement à Transports Canada, qui prévoit notamment la construction d'une nouvelle aérogare, ainsi que l'agrandissement de l'*aire de trafic* et du stationnement.

Un rapport sur l'état des *aires de mouvement* de l'aéroport de Kuujuarapik indique que les surfaces gravelées sont en mauvais état et que des travaux majeurs de réfection doivent être réalisés dans les plus brefs délais. Le ministère des Transports du Québec a réalisé les travaux correcteurs en 2003-2004 et en a défrayé les coûts par le biais du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada. Les bâtiments de l'aérogare et du garage sont également en mauvais état et le Ministère planifie un projet de construction d'une nouvelle aérogare et d'un garage pour les véhicules d'entretien.

À l'aéroport La Grande Rivière, le chargeur sur roues a atteint la fin de sa vie utile. Une demande d'aide financière a été soumise au PAIA pour son remplacement et a été acceptée en 2003.

Un rapport de Transports Canada sur les conditions des *aires de mouvement* de l'aéroport de Waskaganish, construites en 1987, indiquait que les surfaces gravelées montraient des signes de dégradation et que des travaux de rechargement étaient nécessaires. De plus, le balisage lumineux avait atteint la fin de sa vie utile. Les travaux nécessaires ont été complétés en 2003.

1.4 Hélicoptères et hydroaérodromes du Nord-du-Québec

1.4.1 Contexte opérationnel

Les hélicoptères et les hydravions volent presque exclusivement en suivant les règles du vol à vue (VFR) et utilisent dans la région de nombreux sites temporaires et rudimentaires dans le cadre de leurs opérations quotidiennes. Par contre, leurs bases

d'opération sont habituellement aménagées de façon plus permanentes et peuvent comprendre des garages d'entretien et des points de ravitaillement permanents.

Les hélicoptères ont assumé depuis de nombreuses années le rôle traditionnellement joué dans le passé par les hydravions pour l'exploration et le développement des ressources forestières, minières et hydroélectriques. Ce changement de vocation s'explique par la plus grande souplesse opérationnelle de cet aéronef comparativement à l'hydravion. L'hydravion n'est cependant pas disparu du paysage et occupe maintenant une niche commerciale particulière, soit le transport des trappeurs vers leurs territoires de piégeage et le transport des chasseurs et de pêcheurs vers les pourvoies disséminées dans la région. L'hydravion permet le déplacement rapide de toutes ces personnes à un coût abordable. Il faut aussi souligner que plusieurs propriétaires d'hydravion ont intégré leurs opérations aériennes avec l'exploitation de pourvoies et vice-versa. La présente analyse des héliports et des hydroaérodromes concerne uniquement les héliports et les hydroaérodromes permanents.

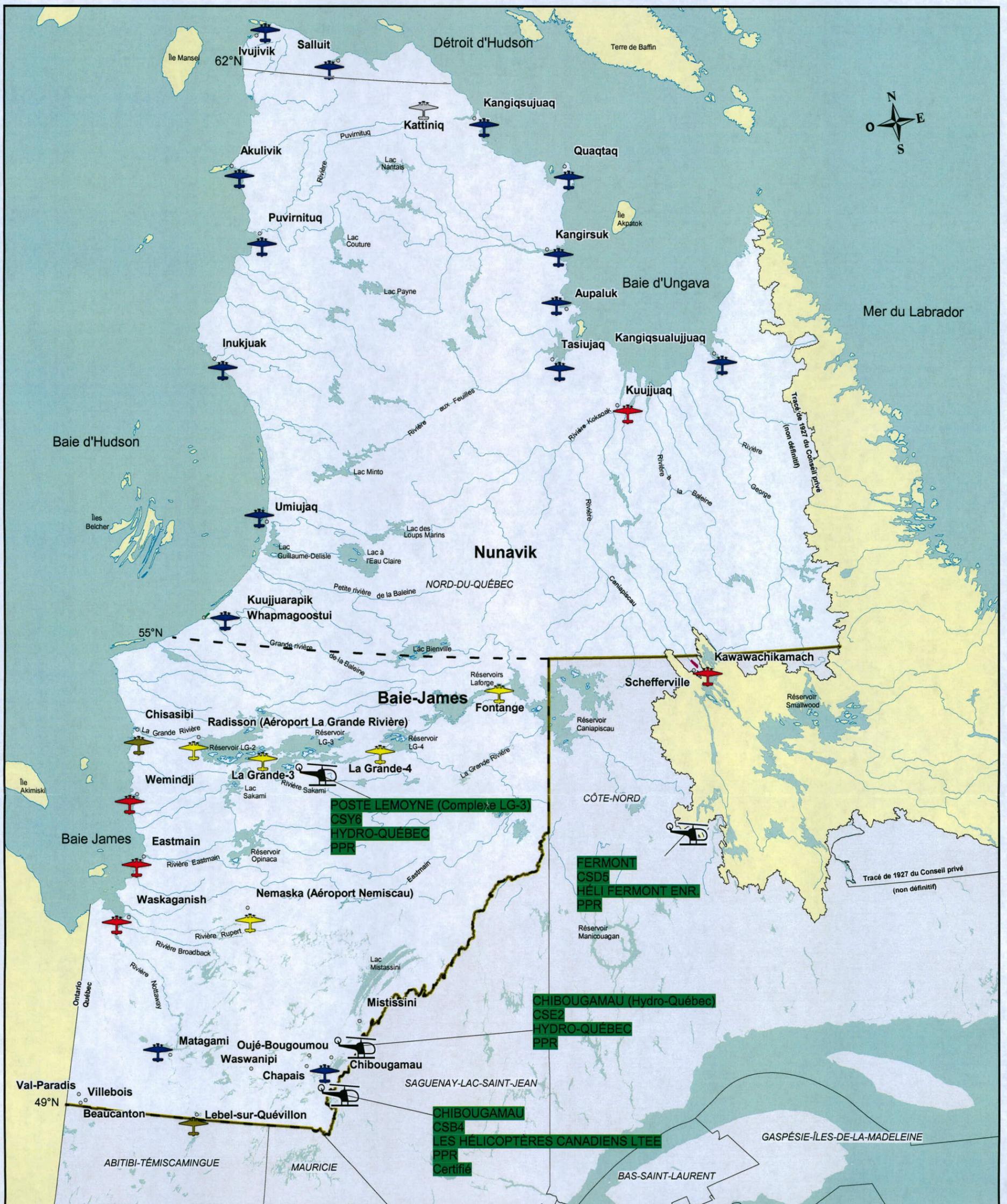
1.4.2 Héliports

La carte 5 localise, dans la région et en périphérie, les héliports répertoriés dans le Supplément de vol du Canada alors que le tableau 3 en présente les principales caractéristiques.

TABLEAU 3
LES HÉLIPORTS DU NORD-DU-QUÉBEC (2005)

HÉLIPORTS	CODE	PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT	STATUT
Chibougamau	CSB4	Les Hélicoptères Canadiens Ltée	Certifié
Chibougamau (Hydro-Québec)	CSE2	Hydro-Québec	Enregistré
Fermont	CSD5	Héli Fermont enr.	Enregistré
Poste Lemoyne (LG-3)	CSY6	Hydro-Québec	Enregistré

Source : Canada Supplément de vol, Ressources naturelles Canada, valide jusqu'en juillet 2005.



Carte 5 : Localisation des hélicoptères enregistrés dans le Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec

Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

Source :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Supplément de vol Canada, 2005

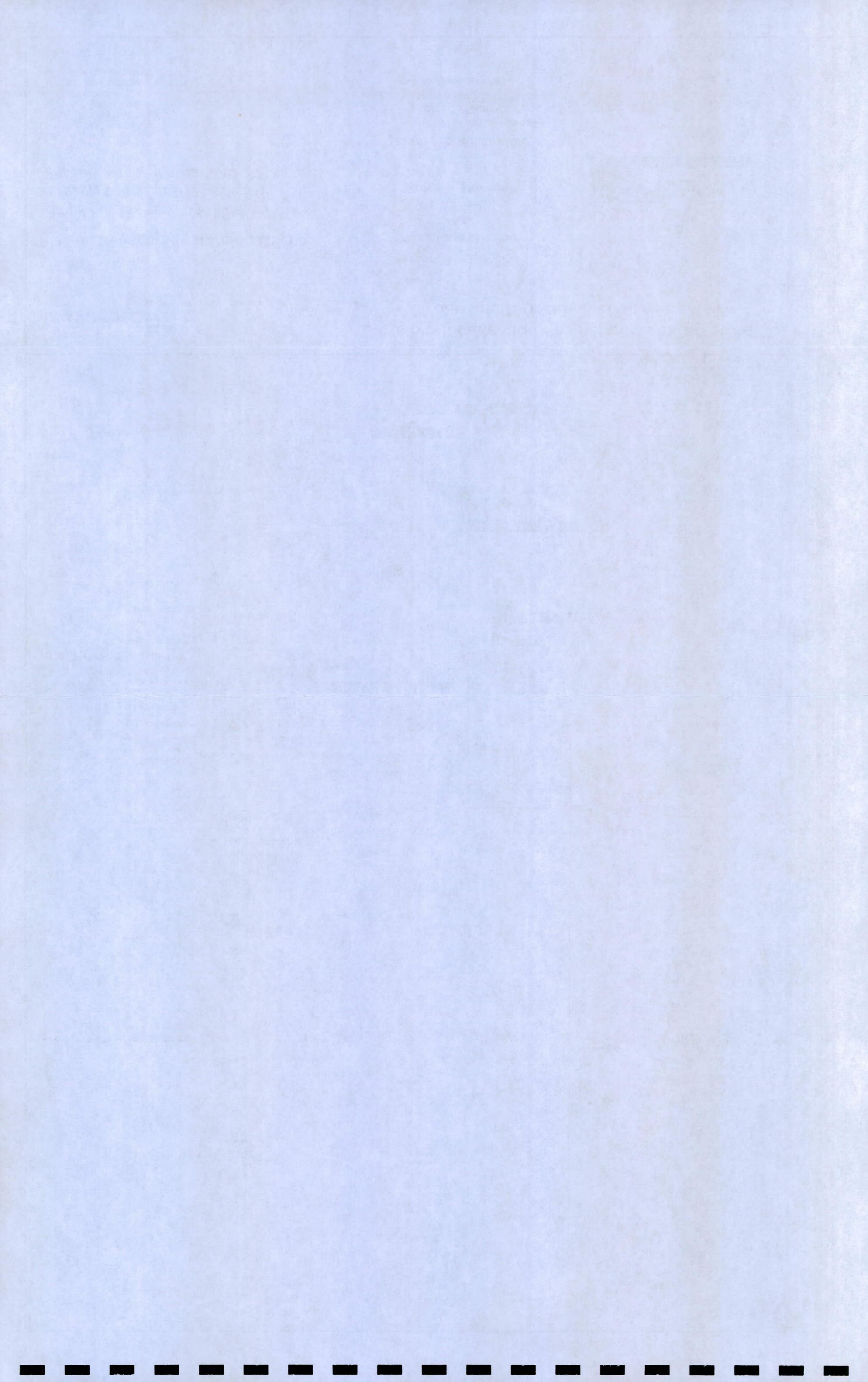
Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2005

- Aéroport**
 Responsabilité financière
- Ministère des Transports
 - Transports Canada
 - Hydro-Québec
 - Conseil cri / Municipalité
 - Autres

- Héliport**
- - Nom de l'héliport
 - Indicatif d'emplacement
 - Propriétaire
 - PPR - Autorisation préalable requise

- Limite administrative**
- Municipalité de Baie-James
 - Limite sud du Nord-du-Québec
 - Autres régions du Québec
 - Ville, village ou localité



Une analyse rapide de cette carte et de ce tableau montre que trois des héliports se situent à la Baie-James et un à Fermont, au sud de Schefferville. Cette particularité ne signifie pas que les hélicoptères n'opèrent pas plus au nord; elle traduit simplement l'emplacement des héliports permanents. Les hélicoptères et les entreprises qui exploitent ces aéronefs peuvent évidemment faire usage des aéroports situés sur le territoire. Il faut, cependant, reconnaître que la localisation des héliports traduit la vocation première des hélicoptères dans la région, soit l'inspection des lignes électriques d'Hydro-Québec et les autres besoins de cette entreprise, de même que les besoins de l'exploration minière et la surveillance des forêts.

Le tableau montre aussi que les propriétaires des héliports en sont également les exploitants. Ces héliports sont de propriété privée et requièrent une autorisation préalable avant de les utiliser. Trois des quatre héliports répertoriés ont le statut d'héliport enregistré ce qui signifie qu'ils sont construits à l'extérieur d'une zone urbaine. Un héliport enregistré n'est pas tenu d'être aménagé selon les normes de Transports Canada.

Le tableau 4 présente certaines caractéristiques opérationnelles des héliports répertoriés, tel que la dimension des surfaces de décollage et les secteurs d'arrivée et de départ, de même que la disponibilité de carburant. Comme ces héliports sont de propriété privée, le ravitaillement en carburant est sujet à l'approbation préalable du propriétaire de l'héliport.

TABLEAU 4
PARAMÈTRES TECHNIQUES DES HÉLIPORTS DU NORD-DU-QUÉBEC (2005)

Héliports	Tabliers	Carburants	Restrictions
Chibougamau	200 X 305 pieds	Jet-B	Arrivées et départs entre 135 et 270 degrés
Chibougamau (Hydro-Québec)	100 X 100 pieds	Jet-B	Aucune
Fermont	85 X 85 pieds	Jet-B	Aucune
Poste Lemoyne (LG-3)	115 X 115 pieds		Aucune

Source : Canada Supplément de vol, Ressources naturelles Canada, valide jusqu'en juillet 2005.

1.4.3 Hydroaérodromes

La carte 6 localise les hydroaérodromes du Nord-du-Québec répertoriés dans le supplément des hydroaérodromes du Canada, alors que les tableaux 5 et 6 identifient les propriétaires de ces infrastructures et en spécifient certaines caractéristiques. Tout comme les héliports, les hydroaérodromes sont peu nombreux dans la région. Deux sont situés dans le sud de la Baie-James et deux dans le secteur Caniapiscau-Schefferville. Les hydroaérodromes sont la propriété de transporteurs aériens, et tout comme pour les héliports, l'utilisation des quais d'embarquement et des facilités de ravitaillement nécessite une autorisation préalable.



Carte 6 : Localisation des hydroaérodromes enregistrés dans le Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec
 Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

Source :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Supplément hydroaérodromes Canada, 2005

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2005

- Aéroport**
- Responsabilité financière**
- Ministère des Transports
 - Transports Canada
 - Hydro-Québec
 - Conseil cri / Municipalité
 - Autres

- Limite administrative**
- Municipalité de Baie-James
 - Limite sud du Nord-du-Québec
 - Autres régions du Québec
 - Ville, village ou localité

- Hydroaérodrome**
- Nom de l'hydroaérodrome**
 - Indicatif d'emplacement**
 - Propriétaire**

On retrouve une centaine de pourvoies dans le Nord-du-Québec, dont environ 28 qui ne sont accessibles que par la voie des airs¹¹. Bien que plusieurs pourvoies de la Baie-James soient accessibles aussi par voies terrestres, les distances importantes avec les grands centres urbains font en sorte que le transport aérien s'avère essentiel.

La disponibilité d'essence d'aviation de type 100LL aux hydroaérodromes s'explique par le fait que la très grande majorité des transporteurs aériens sur hydravion utilise des avions de type C-206, Beaver et Otter propulsés par des moteurs à combustion interne. Quelques transporteurs peuvent utiliser de nouveaux appareils turbo-propulsés requérant du carburéacteur mais le prix élevé d'acquisition freine les ambitions des transporteurs à ce titre.

TABLEAU 5
LES HYDROAÉRODROMES ENREGISTRÉS DU NORD-DU-QUÉBEC (2005)

Hydroaérodromes	Code	Propriétaires/exploitants	Statut
Lac Pau (Caniapiscau)	CTP4	Air Saguenay (1980) inc.	Enregistré
Matagami	CSW8	North American Bushman	Enregistré
Mistassini	CSE6	Waasheshkun Airways Ltée	Enregistré
Schefferville/Squaw Lake	CSZ9	Air Saguenay (1980) inc.	Enregistré

Source : Supplément hydroaérodromes Canada, Ressources naturelles Canada, valide jusqu'au 16 mars 2006.

Il est important de noter que des hydroaérodromes non enregistrés sont présents dans la région et qu'ils pourraient être enregistrés à nouveau dans les années à venir.

TABLEAU 6
QUELQUES PARAMÈTRES DES HYDROAÉRODROMES DU NORD-DU-QUÉBEC (2005)

Hydroaérodromes	Quais	Carburants
Lac Pau (Caniapiscau)	Oui	100LL PNR
Matagami	Oui	100LL
Mistassini	Oui	100LL quantité limitée PNR
Schefferville/Squaw Lake	Oui	100LL

Source : Supplément hydroaérodromes Canada, Ressources naturelles Canada, valide jusqu'au 16 mars 2006.

1.5 Risques environnementaux

L'une des causes principales des problèmes de pollution dans les aéroports, héliports et hydroaérodromes s'avère sûrement le déversement de carburant lors du ravitaillement des aéronefs. Plusieurs hydroaérodromes et héliports permanents et temporaires, de

11 Tremblay Carmelle, (2003), Communication personnelle, Fédération des pourvoies du Québec.

même que quelques aéroports, effectuent le ravitaillement avec des systèmes rudimentaires de ravitaillement à partir de barils de carburant. Les pertes de carburant résultant d'erreurs de manutention durant les opérations de ravitaillement à ces sites et à ceux pourvus d'installations modernes d'avitaillement demeurent toutefois rares et faibles en volume dans la très grande majorité des cas.

Les aéroports sont équipés de produits absorbants, mais ne sont pas nécessairement dotés d'un plan d'urgence environnemental leur permettant d'intervenir efficacement lors de déversements accidentels de carburant et de produits chimiques. Cependant, des mesures sont prévues dans le plan des mesures d'urgence en cours d'élaboration à chacun des aéroports. Comme la majorité des *aires de mouvement* des aéroports du Nord-du-Québec sont en gravier, tout déversement doit être traité dans les plus brefs délais afin d'éviter une contamination des sols et de la nappe phréatique.

Le glycol utilisé pour le dégivrage des aéronefs s'avère également un polluant potentiel pour les eaux de ruissellement et doit être utilisé avec précaution et préférablement récupéré. Les compagnies aériennes Air Inuit et First Air utilisent du dégivrant aux aéroports, de Kuujuaq, Kuujuarapik, Puvirnituk, La Grande Rivière et Salluit¹². La compagnie aérienne Air Creebec possède des équipements de dégivrage à tous les aéroports qu'elle dessert¹³ et il en va de même pour Hydro-Québec¹⁴. Il est à noter que la période d'utilisation des dégivrants est courte et que les quantités aspergées sur les aéronefs demeurent faibles. Par ailleurs, les *aires de trafic* en gravier ne permettent pas la récupération du glycol. Comme la majorité des installations sont ainsi construites, la solution au problème demeure inconnue pour l'instant, sinon de faire un usage modéré de ce produit.

En ce qui a trait à l'utilisation d'urée comme déglaçant sur les *aires de mouvement* asphaltées, cette substance entraîne la formation de nitrate dans les sols environnants, ce qui peut provoquer la contamination de la nappe souterraine. Le formate de potassium, un dégivreur solide approuvé par Transports Canada, constitue maintenant un substitut valable à l'urée même si son prix d'achat est beaucoup plus élevé. Ce produit ne contient ni azote, ni phosphate, requiert un taux d'épandage 50 % moindre que l'urée pour atteindre un résultat comparable et demeurerait efficace jusqu'à une température de -18°C comparativement à -7°C pour l'urée, selon le fabricant¹⁵. Dans la région, seul l'aéroport de Kuujuaq utilise exclusivement le formate de potassium. L'aéroport de Chibougamau utilise les deux options alors que seule l'urée est utilisée aux aéroports de Matagami, Lebel-sur-Quévillon et La Grande Rivière.

Durant la saison estivale, les mouvements d'aéronefs sur les pistes en gravier occasionnent le soulèvement de nuages de poussière qui causent des problèmes dans les villages situés à proximité des aéroports. Transports Canada étudie présentement la

12 Pelletier André, (2002), Communication personnelle, Air Inuit.

13 Desmarais Pierre-Luc, (2002), Communication personnelle, Air Creebec.

14 Charron Pierre, (2002), Communication personnelle, Air Inuit.

15 Ces informations sont tirées de documents techniques publicitaires.

question des abat-poussière qui pourraient être approuvés pour une utilisation sur les *aires de mouvements* des aéroports.

Enfin, des pilotes privés peu informés peuvent se poser occasionnellement sur des plans d'eau qui constituent les sources d'approvisionnement en eau potable des villages du Nunavik. Un déversement accidentel de carburant pourrait rendre difficile l'approvisionnement de ces communautés en eau potable pour la durée de la contamination. Le risque qu'un événement de cette nature se produise demeure cependant faible.

1.6 Subventions aux immobilisations aéroportuaires

Transports Canada, par l'entremise de sa Politique nationale des aéroports, a instauré en 1995 un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Ce programme a été établi pour aider les *exploitants des aéroports* à financer les projets d'infrastructures aéroportuaires liés à la sécurité aérienne. Les aéroports fédéraux admissibles à ce programme sont ceux qui appartiennent à la catégorie des *aéroports éloignés* et qui sont répertoriés dans le document de politique fédérale¹⁶. Dans la région, les aéroports suivants font partie de cette catégorie : Kuujuaq, Waskaganish, Wemindji et Eastmain River. L'aéroport de Schefferville en fait aussi partie.

Les aéroports qui ne sont pas la propriété du gouvernement fédéral doivent satisfaire à certaines conditions pour être admissibles au programme d'aide. Ainsi, les aéroports doivent être desservis à longueur d'année par un transporteur aérien régulier, être certifiés, et avoir reçu un minimum de 1 000 passagers par année par le biais du ou des transporteurs aériens réguliers desservant l'aéroport, et ce, au cours des trois années précédant la demande d'aide financière. Il à noter que les aéroports qui sont la propriété des gouvernements provinciaux demeurent admissibles au programme selon ces critères; cette situation s'applique aux 15 aéroports du MTQ du Nord-du-Québec.

Dans le processus d'allocation de l'aide financière, quatre niveaux de priorité ont été établis, le 1^{er} niveau étant accordé aux projets reliés au côté piste (réfection des pistes, des voies de circulation, du balisage lumineux...), le deuxième aux véhicules d'entretien des pistes, le troisième aux bâtiments et le quatrième aux accès à l'aéroport et aux garages. L'aide financière ne peut servir à l'acquisition de terrains et ne peut être accordée à des fins de développement économique. Enfin, le programme prévoit la participation financière des demandeurs d'aide. La contribution financière locale peut varier de 0 à 15 % de la valeur du projet pour ceux de la première priorité; la contribution locale attendue pour ceux de la quatrième priorité est de 50 %.

Le PAIA a été modifié en profondeur en juin 2000 suite à une consultation nationale auprès des *exploitants des aéroports*. Le budget annuel autorisé était de 190 M\$ sur cinq ans (2000 à 2005). Entre 1995 et 1999, le programme d'aide a versé plus de 80 M\$

16 L'information générique est tirée de la brochure d'information de Transports Canada sur le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA).

aux exploitants d'aéroports pour des projets d'amélioration dont plus de 99 % ont été consacrés à des projets d'amélioration des *aires de mouvement*, du balisage lumineux et à l'acquisition de véhicules d'entretien¹⁷. Le 13 janvier 2005, Transports Canada annonçait la prorogation du PAIA jusqu'au 31 mars 2010 avec un budget de 190 M\$.

A priori, le PAIA peut sembler un véhicule de financement intéressant pour l'amélioration et la réfection des aéroports du Nord-du-Québec. Toutefois, le calendrier associé au PAIA n'est pas nécessairement adapté pour répondre de façon adéquate au contexte des aéroports qui sont la propriété d'organismes soumis à des processus budgétaires où les délais décisionnels peuvent être longs et à des régions qui présentent des problèmes particuliers d'approvisionnement en matériel et en équipement. Le PAIA s'avère lourd à l'usage sur le plan administratif, particulièrement pour des organismes comme les provinces. En effet, l'échéancier habituel du PAIA, de la demande d'aide au début des travaux, est d'une année. L'acceptation des projets se fait en janvier-février et celle-ci doit se concrétiser dans un protocole d'entente fédéral-provincial. Aucun travail ou aucun achat ne peut se faire avant la signature de ce protocole.

En considérant le processus budgétaire du gouvernement du Québec et les délais requis pour le transport par bateau au Nunavik, il s'avère souvent difficile de dépenser les argents dans les échéanciers prévus. Il serait souhaitable que le MTQ et Transports Canada établissent un cadre particulier de travail pour l'application du programme PAIA aux projets de la région du Nord-du-Québec.

Malgré ces problèmes, quelques aéroports dans le Nord-du-Québec ont profité par le passé du programme. Le tableau 7 ci-dessous présente certains projets financés par le PAIA, l'année de réalisation et le montant de la contribution.

17 Aerodrome Safety Specialty Course. Airports Capital Assistance Program (ACAP) January 30, 2002. Transport Canada Aviation Learning Services Branch. P. 12, Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, Transports Canada, Juin 2000.

TABLEAU 7
PROJETS FINANCÉS DANS LE CADRE DU PAIA

Aéroports	Types de projet	Année	Dollars \$
Chisasibi	Réfection de la piste, éclairage	1997	1 844 700
Chisasibi	Achat d'équipements lourds	1999	710 000
Kangirsuk	Rechargement de la piste	2003	727 883
Kuujuarapik	Réfection du balisage lumineux	2001	795 000
Kuujuarapik	Réfection de la piste	2002-2003	3 531 600
Kuujuarapik	Installation de clôtures	2003-2004	480 000
La Grande Rivière	Réfection de la piste, éclairage	1997	2 880 100
La Grande Rivière	Achat d'équipements lourds	1999	305 500
La Grande Rivière	Achat d'une niveleuse	2000	249 400
Purvirnitq	Rechargement de la piste	2003-2004	721 200

Source : Transports Canada – 2002, Transports Québec - 2004

2. SERVICES AÉRIENS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

Le Nord-du-Québec est desservi par des transporteurs aériens commerciaux qui exploitent des services aériens réguliers, des vols nolisés et des services de transport de marchandises. De plus, le gouvernement du Québec est présent dans la région par le biais de son service EVAQ (Évacuations aéromédicales du Québec) effectué par son service aérien (Service aérien gouvernemental, SAG) et de la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU). Hydro-Québec (HQ) et la Société minière Raglan limitée (SMRQ) exploitent leurs propres avions pour le transport de leurs employés.

Une fiche d'information sur les principaux transporteurs aériens commerciaux ainsi que sur la flotte, de la SOPFEU est incluse à l'annexe 2.

2.1 Transporteurs aériens

2.1.1 Cadre légal et réglementaire¹⁸

L'Office des transports du Canada (OTC) est chargé de l'application de la *Loi sur les transports au Canada*¹⁹ et du *Règlement sur le transport aérien* qui encadrent les activités du transport aérien au Canada. L'Office est un tribunal quasi judiciaire indépendant qui prend des décisions sur un grand nombre de questions économiques concernant, entre autres, le transport aérien. Essentiellement, il a un rôle de réglementation économique. La loi habilite l'Office à mettre en œuvre la politique des transports du gouvernement fédéral.

La Direction générale du transport aérien et des transports accessibles traite les demandes de licences et de permis d'affrètement des transporteurs aériens canadiens et étrangers, et veille à l'application des exigences touchant la délivrance des permis.

Pour exercer des activités de transport aérien à l'intérieur du Canada, et donc du Nord-du-Québec, un transporteur aérien doit détenir une licence intérieure de transport aérien émise par l'Office des transports du Canada. L'entreprise doit être détenue et contrôlée par des Canadiens, posséder une assurance responsabilité à l'égard du service aérien offert et satisfaire aux exigences financières de l'Office si le service est dispensé par des aéronefs moyens et gros porteurs. Un aéronef moyen a une capacité de 39 à 89 passagers alors qu'un gros aéronef a une capacité supérieure à 89 passagers.

Enfin, un transporteur aérien ne recevra une licence intérieure que s'il est aussi détenteur d'une certification d'exploitation aérienne émise par Transports Canada et qui atteste que celui-ci remplit toutes les exigences relatives à la sécurité. Il est à noter que la tarification d'un transporteur aérien n'a pas besoin d'être déposée auprès de l'Office,

18 Les renseignements sont tirés de divers documents publics publiés par l'Office des transports du Canada.

19 *Loi sur les transports au Canada* (L.C. (1996), ch.10).

ni d'être approuvée par ce dernier. La structure de l'organisme lui permet cependant de suivre l'application de la réglementation par les transporteurs aériens et de répondre aux plaintes déposées par les clients.

2.1.2 Bref historique

On ne peut comprendre la nature et la structure des services aériens dans le Nord-du-Québec sans connaître, à tout le moins dans ses grandes lignes, l'histoire et l'évolution du transport aérien dans cette région. Essentiellement, les services aériens étaient assurés durant les années 60 par des transporteurs aériens du sud. Maintenant, ces services aériens, beaucoup plus développés, sont fournis par des transporteurs aériens qui sont la propriété d'organismes autochtones cris et inuits.

Les aéroports de Kuujuaq et de Kuujuarapik sont construits au cours du second conflit mondial pour des motifs uniquement militaires. Durant l'après-guerre, et suite au développement de la guerre froide entre le bloc de l'ouest et le bloc soviétique, la vocation militaire de ces infrastructures est amplifiée par le Programme de construction du réseau de radars de la ligne « DEW » (Distant Early Warning). Plusieurs transporteurs aériens sont alors créés pour répondre à des besoins spécifiques en personnel et en matériel.

Durant les années 60, le transporteur aérien Nordair, créé dans le contexte de la ligne DEW, commence à effectuer des vols entre Montréal et Fort-Chimo (Kuujuaq), et quelques propriétaires d'avions sur flotteurs et sur skis assurent les liaisons locales. Cet embryon de structure du transport aérien en région se développe suite à la promulgation par le gouvernement fédéral, en 1966, de sa politique du transport aérien régional, qui découpe le Canada en marchés régionaux à l'abri de la concurrence. Cette politique octroie le Grand Nord à Nordair alors que Air Canada dessert l'axe Montréal-Val-d'Or et que Québecair développe une place prépondérante dans l'est de la province. Cette politique n'agit qu'au niveau des transporteurs nationaux (Air Canada et CP Air) et régionaux, même si au niveau du transport aérien local, les transporteurs aériens doivent obligatoirement recevoir une licence d'exploitation de l'organisme de réglementation, soit la Commission canadienne des transports (CCT). Le marché est alors totalement protégé et la concurrence demeure très faible, sinon absente²⁰.

La déréglementation américaine du transport aérien instaurée en 1978 a un impact considérable au Canada et la population fait d'énormes pressions sur le gouvernement fédéral pour la libéralisation du transport aérien au pays. En 1984, le Canada dévoile sa nouvelle politique, qui met tous les transporteurs aériens sur le même pied et qui abolit les restrictions liées aux permis et à la fixation des tarifs. Un des effets de cette nouvelle réglementation est la disparition de plusieurs transporteurs aériens régionaux dont Nordair et Québecair, qui sont intégrés aux Lignes aériennes Canadien

20 Ministère des Transports du Québec, SNC-Lavalin, *Étude descriptive et analytique sur l'industrie du transport aérien au Québec et ses perspectives d'avenir*, Juin 1995, p. 1.

International. C'est dans ce contexte que s'explique la présence, il y a quelques années, de Nordair puis de Canadien et sa filiale Inter-Canadien à plusieurs aéroports du Nord-du-Québec, dont ceux de Kuujuaq et de Kuujuarapik.

Par ailleurs, le projet de développement de la Baie-James et la signature de la Convention de la Baie-James et Nord québécois (CBJNQ), en 1975, ont un impact considérable sur le développement du transport aérien dans ces régions et l'émergence de sociétés autochtones au titre d'intervenant économique.

Après la ratification de la CBJNQ, l'Administration Régionale Crie se retrouve devant une occasion unique d'étendre ses activités au domaine des transports. Le transporteur aérien Air Creebec est fondé en 1979, et, au début de ses opérations en 1982, il est détenu à 51 % par les Cris et à 49 % par Austin Airways, un transporteur aérien régional du nord de l'Ontario. En 1988, les Cris rachètent la participation du partenaire et possèdent maintenant le transporteur en propriété exclusive. Air Creebec exploite aujourd'hui une flotte comprenant un HS-748 cargo, quatre DHC-8-100, un DHC-8-300, un Beech-1900D ainsi qu'un King Air-100 destiné aux évacuations aéromédicales²¹.

Dans les mêmes années, un développement similaire a lieu pour les Inuits du Nunavik. En 1978 Air Inuit est créé pour desservir la population du Nunavik. Compte tenu de l'absence de pistes réglementaires, le transporteur commence ses opérations sur des pistes de fortune. Air Inuit compte présentement cinq Dash-8-100, quatre HS-748, sept DHC-6-300 Twin Otter et deux King Air-100. Air Inuit exploite également, à contrat, la flotte d'avions d'Hydro-Québec²². La Société Makivik, qui gère les redevances et compensations reçues suite à la signature de la CBJNQ, est propriétaire du transporteur Air Inuit. Cette société est également propriétaire du transporteur aérien First Air, dont le siège social est à Carp en Ontario. First Air dessert 28 destinations du Nord du Canada, la seule destination au Nunavik étant Kuujuaq. First Air exploite présentement une flotte de 19 avions composée de B-727, B-737, HS-748, DHC-6, ATR-42-300 et un Super-Hercule²³.

Hydro-Québec est aussi présent dans le Nord-du-Québec comme transporteur aérien privé. Il assure le transport de ses employés entre le siège social de la société situé à Montréal ou leurs villes de résidence, vers les lieux de production d'énergie sur le territoire de la Baie-James. La Société minière Raglan fait de même pour ses employés travaillant au site d'exploitation de Kattiniq au Nunavik, en partance de Rouyn-Noranda en Abitibi-Témiscamingue. Enfin, plusieurs transporteurs aériens du Québec spécialisés dans les vols nolisés, tels que Aeropro, Avionair, Pascan Aviation et Propair, sont actifs dans la région. Les vols sont effectués habituellement au moyen d'avions turbopropulsés ou turboréactés d'affaires et répondent surtout aux besoins d'entreprises privées et d'organismes des secteurs publics et parapublics.

21 (Internet), adresse : <http://aircreebec.ca/> et Air Creebec, (2005), Communication personnelle.

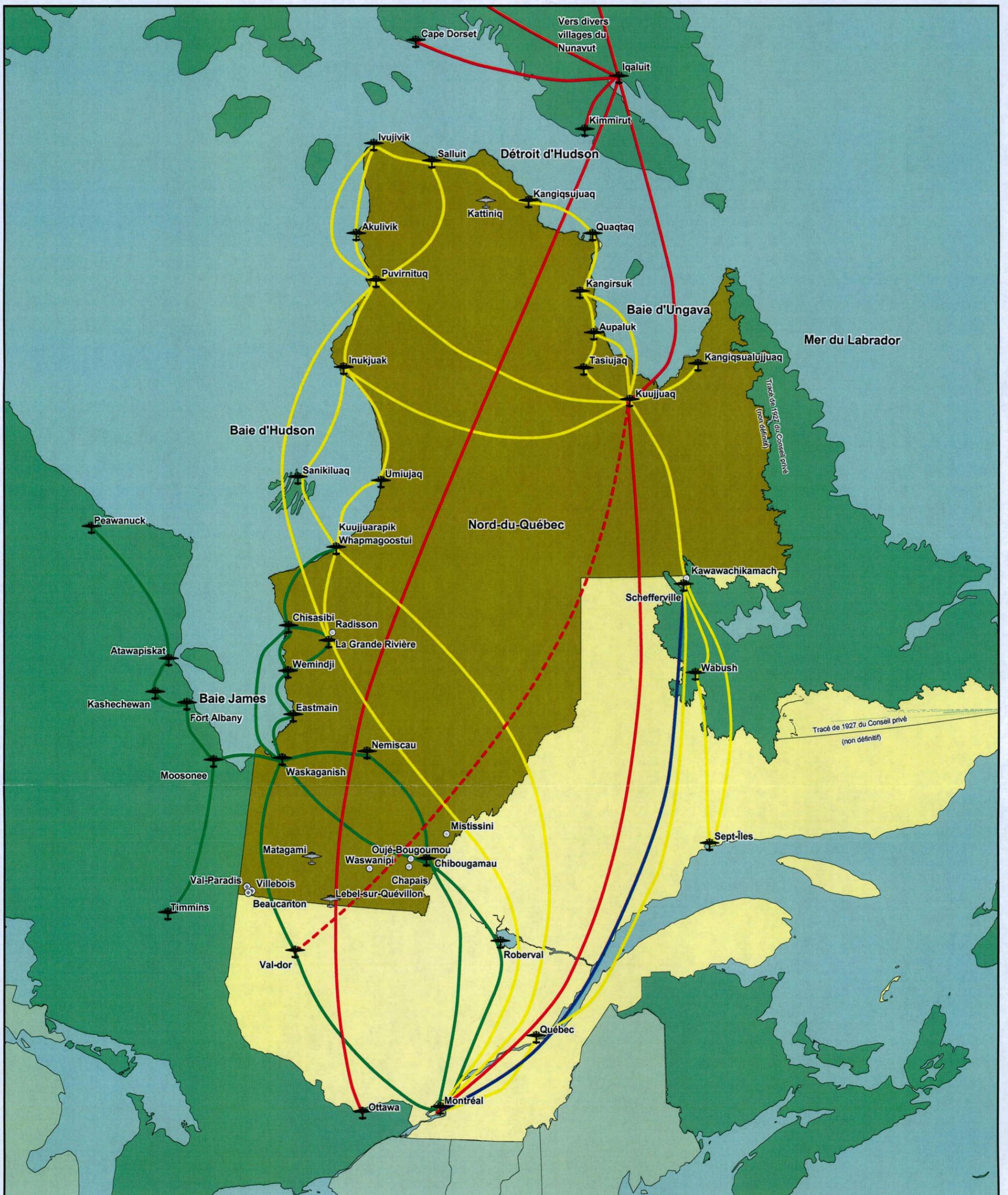
22 (Internet), adresse : <http://www.airinuit.com> et Air Inuit, (2005), Communication personnelle.

23 (Internet), adresse : <http://www.firstair.ca/> et First Air, (2005), Communication personnelle.

Le contexte opérationnel et réglementaire du transport aérien a beaucoup changé dans la région et d'aucuns diront pour le mieux. Les principales villes et localités ainsi que la majorité des villages autochtones sont maintenant desservis par des services aériens réguliers. De plus, les transporteurs aériens les plus importants de la région sont la propriété des résidents.

2.1.3 Services aériens réguliers

La carte 7 illustre les liaisons aériennes et le tableau 8 spécifie certaines d'entre elles, effectuées dans la région par les transporteurs aériens réguliers.



Carte 7 : Services aériens à horaire fixe

Plan de transport du Nord-du-Québec

Portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion du transport aérien dans le Nord-du-Québec

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2005

Services aériens

- ✈ Aéroport desservi par des vols réguliers
- 🗼 Autre aéroport
- Ville, village ou localité

Trajet par compagnie

- Air Creebec
- Air Inuit (Passagers et cargo ou tout cargo)
- First Air (Passagers et cargo)
- - - First Air (Cargo)
- Nolinor (Saisonnier)

Baie-James

Air Creebec assure les vols réguliers entre les villages cris de la région, Chibougamau, l'aéroport La Grande Rivière et l'extérieur de la région, soit Montréal, Val-d'Or, Roberval et les villages Cris de l'Ontario, situés sur la côte de l'ouest de la baie James. Ces services sont dispensés avec des appareils de type Dash 8-100 de 37 passagers, Dash 8-300 de 46 passagers, Beech-1900 de 19 passagers et EMB-110 de 15 passagers.

Le Dash-8 relie cinq fois par semaine Waskaganish, La Grande Rivière et Kuujuarapik à Montréal et Val-d'Or, alors que le Beech-1900, plus petit, dessert cinq fois par semaine les villages côtiers de la Baie-James ainsi que Nemaska, en plus de Chibougamau dont l'aéroport est le plus près des villages cris de Oujé-Bougoumou et de Mistissini. Le Dash-8 relie également Montréal et Val-d'Or aux villages côtiers le dimanche. Enfin, Air Creebec dessert, six fois par semaine avec un EMB-110, les villes de Roberval et Chibougamau ainsi que six localités du Nord ontarien, soit Timmins et cinq communautés cris.

On peut noter la durée relativement longue des voyages à partir de Montréal vers la plupart des aéroports de la côte ouest. Ceci s'explique par le nombre d'escales et les distances appréciables à partir de Montréal, le Dash 8 et le Beech 1900 étant quand même des avions turbopropulsés rapides. Les temps de vol seraient plus courts si les liaisons aériennes étaient effectuées par jets de type CRJ-200 de 50 places, par exemple, mais les coûts d'acquisition de ces appareils, le volume du trafic et la prédominance de pistes en gravier rendent cette option difficile d'application.

Nunavik

Air Inuit et First Air desservent le Nunavik. Air Inuit offre des vols en Dash-8 à partir de Montréal vers la plupart des aéroports de la côte ouest du Nunavik à raison de sept vols par semaine. Les villages nordiques de la baie d'Ungava et du détroit d'Hudson sont quant à eux desservis par Dash-8 ou Dash-6 à partir de Kuujuaq. Le Dash-8 relie également Montréal-Québec-Schefferville-Kuujuaq deux jours par semaine. Un lien Sept-Îles-Schefferville est offert six jours par semaine en King Air-100 avec la possibilité de rejoindre Kuujuaq le dimanche. Le tableau 8 informe sur certains vols et non la totalité, puisque Air Inuit offre plus de 90 vols (comprenant plusieurs escales) par semaine, sur les deux côtes et entre Montréal et le Nord-du-Québec. Pour les vols effectués à l'intérieur du Nunavik entre les différents villages, les distances demeurent relativement faibles et les temps de vol demeurent acceptables quel que soit le type d'appareil utilisé et le nombre d'escales effectuées. Les commentaires énoncés au paragraphe précédent concernant les escales et la durée des vols en partance de Montréal s'appliquent aussi pour le Nunavik.

La compagnie First Air offre des liaisons quotidiennes en Boeing 727 entre Montréal et Kuujuaq. La disponibilité d'une piste en asphalte d'une longueur suffisante à l'aéroport de Kuujuaq permet une liaison plus rapide en jet à partir de Montréal. En contrepartie, la côte ouest, et plus particulièrement Kuujuarapik et Puvirnituk, ne disposent chacun

que d'une piste en gravier de 5 000 pieds, trop courte pour un avion de type B-727. Il faut noter cependant que cet avion est de technologie ancienne et présente des performances médiocres à l'atterrissage et au décollage.

Schefferville

Aviation Québec Labrador (AQL) offrait pour sa part des services aériens réguliers à l'aéroport de Schefferville à partir de Sept-Îles en EMB-110, à raison d'un vol par jour, six jours par semaine, et ce, jusqu'à ce que cesse le service en avril 2003 suite à une faillite. Air Inuit assure maintenant la liaison Sept-Îles-Schefferville six jours par semaine et une liaison Schefferville-Kuujuuaq le dimanche, en King Air-100. La compagnie Nolinor relie, quant à elle, Montréal à Schefferville quotidiennement durant la période de chasse aux caribous, en CV-580.

TABLEAU 8

PARAMÈTRES DE CERTAINS VOLS RÉGULIERS VERS LE NORD-DU-QUÉBEC (2005)

Transporteurs	Aéronefs	Vols réguliers à horaire fixe	Temps de vol	Distance (km)	Fréquence : fois/semaine
AIR INUIT	DHC-8	Montréal	3 h	1 075	7 fois par semaine aller retour avec certaines escales différentes selon les jours
		Kuujuarapik	0 h 30	175	
		Umiujaq	0 h 45	240	
		Inukjuak	0 h 30	180	
	DHC-6	Puvirnitug	0 h 25	110	6 fois par semaine aller-retour avec certaines escales différentes selon les jours
		Akulivik	0 h 45	175	
		Ivujivik	0 h 30	120	
		Salluit			
	King Air-100	Kuujuaq	2 h 25	570	3 fois par semaine aller-retour
		Inukjuak	0 h 45	180	
		Puvirnitug			
	DHC-6	Kuujuaq	0 h 40	170	10 fois par semaine aller-retour
		Kangisualujuaq			
AIR CREEBEC	Beech-1900	Montréal	1 h 15	405	5 fois par semaine aller-retour
		Chibougamau	1 h 45	380	
		Waskaganish	0 h 25	90	
		Eastmain	0 h 20	80	
		Wemindji	0 h 20	80	
		Chisasibi			
	Dash 8-100	Montréal	1 h 15	520	5 fois par semaine aller-retour
		Val-d'Or	1 h 10	470	
		Waskaganish	0 h 10	40	
		La Grande Rivière	0 h 45	175	
		Kuujuarapik			
	Emb-110	Moosonee	0 h 35	190	5 fois par semaine aller-retour
		Waskaganish	0 h 20	90	
		Némiscau			
FIRST AIR	B-727	Montréal Kuujuaq	2 h 25	1 530	7 fois par semaine aller-retour
NOLINOR	CONVAIR 580	Montréal Schefferville	2 h 30	700	7 fois par semaine aller-retour durant la saison de chasse

Source : Horaires des vols des transporteurs aériens

2.1.4 Vols nolisés

La nature et l'importance des vols nolisés sont plus difficiles à cerner que celles des vols réguliers parce qu'aucun horaire n'est publié relativement à ces services. Cependant, il demeure possible de les évaluer. Tout d'abord, les vols nolisés dans le Nord-du-Québec n'ont aucune similitude avec les vols nolisés vers l'Europe et les Antilles tels qu'exploités par Air Transat, par exemple où les vacances et le repos constituent le leitmotiv de ces vols.

Les vols nolisés effectués dans le Nord-du-Québec ont des objectifs d'affaires et de santé avant tout. Ils proviennent surtout de l'Abitibi-Témiscamingue, de Montréal, de Québec et de Kuujuaq. Les utilisateurs de ces services sont les fournisseurs de services publics, tels que le téléphone et l'électricité, les services de santé et les divers ministères provinciaux et fédéraux et leurs agences. La vastitude de la région et la nécessité de demeurer efficace quant aux interventions de ces entreprises et organismes publics expliquent l'utilisation des vols nolisés. En plus du transport des personnes, il peut s'avérer nécessaire d'utiliser les vols nolisés pour le transport non prévu ou d'urgence de biens matériels qui auraient été normalement acheminés par bateau ou par le service aérien régulier. À cause de la structure des activités économiques du Nord-du-Québec, les vols nolisés ont majoritairement le sud comme point de départ, ce qui n'est cependant pas le cas pour le transport de malades ou de blessés. Chez les Cris, le transport vers les territoires de trappe est fréquent, et de petits appareils sont nolisés occasionnellement pour permettre à un groupe d'assister à des événements ponctuels, telles que des funérailles dans une autre communauté.

Les vols nolisés vers le Nord-du-Québec sont effectués principalement par Propair et Boréal Aviation (vols cargo) en Abitibi-Témiscamingue, par Aéropro à Québec et par Avionair à Montréal. Divers transporteurs établis dans le Nord-du-Québec comme Air Inuit, Air Creebec, Air Wemindji, Atai Air Charters et Johnny May's Air Charters offrent également de tels services. Enfin, il demeure possible de louer des hélicoptères à partir de diverses bases d'exploitation dont Val-d'Or, La Sarre, Sept-Îles, Radisson et Kuujuaq. Les principaux aéronefs utilisés sont les suivants : C-206, C-208 Caravan, DHC-2 Beaver, DHC-3 Otter, DHC-6 Twin Otter, Piper Aztec, Piper Navajo, Beech King Air 100, 200, 350, DC-3, Bell 206, Astar 350.

2.1.5 Services aériens spécialisés

Le Service aérien gouvernemental (SAG)

Le gouvernement du Québec, par le biais du Service aérien gouvernemental (SAG), est propriétaire et exploitant d'une flotte de 22 aéronefs dont 14 avions-citernes, trois avions d'affaires (servant aussi aux évacuations aéromédicales) et cinq hélicoptères²⁴. Les aéronefs sont mis à la disposition de divers organismes publics et para-publics, tels que la Sûreté du Québec, les divers ministères, la Société de protection des forêts contre le

24 Rochefort Rodrigue, (2002) Communication personnelle, Service aérien gouvernemental.

feu (SOPFEU) et la Régie régionale de la santé et des services sociaux, selon des protocoles de services bien établis.

Les évacuations aéromédicales

Évacuations aéromédicales du Québec (EVAQ)²⁵ est un organisme gouvernemental du transport aérien au service des malades des régions éloignées, dont le Nord-du-Québec. Pour le transport aéromédical, EVAQ possède un biréacteur Challenger 601-1A aménagé en unité de soins intensifs pouvant accueillir cinq personnes sur civière et un bébé. Exceptionnellement, il peut transporter sept personnes sur civière. Cet appareil est équipé d'un « gravel kit » et peut donc atterrir sur les pistes non asphaltées d'un minimum de 4 500 pieds de longueur. De plus, un autre Challenger de capacité similaire, mais sans « gravel kit » ainsi qu'un Dash-8, d'une capacité de quatre civières, assurent la relève lorsque l'avion-hôpital n'est pas disponible. Le Dash-8 est aussi utilisé lorsque la longueur de la piste ou sa condition ne permettent pas l'accès au Challenger et pour le transport interétablissement trois jours par semaine. Les appareils sont basés à l'aéroport Jean-Lesage.

La compagnie Propair effectue également des évacuations d'urgence à l'aide d'appareils de type King Air pouvant transporter deux passagers sur civière. Un appareil est équipé pour les cas graves tandis que les autres sont utilisés pour des cas plus légers. Les équipements disponibles permettent d'effectuer trois évacuations simultanément. Elles peuvent être faites sur des pistes de moins de 4 500 pieds de longueur et non asphaltées. Le personnel médical à bord de l'appareil se rend jusqu'à l'hôpital ou le dispensaire pour prendre en charge le patient à évacuer²⁶. Propair effectue également du transport interétablissement, afin de desservir l'Abitibi-Témiscamingue et le Nord-du-Québec, cette dernière région n'étant desservie qu'à Chibougamau.

Au Nunavik, les évacuations médicales à partir des dispensaires situés dans les villages sont habituellement dirigées vers les centres hospitaliers régionaux de Puvirnituk ou de Kuujuaq par la compagnie Air Inuit, à l'aide d'appareils en attente au sol ou la réquisition de vols réguliers. Les appareils ne sont pas aménagés spécialement pour le transport médical. Après la stabilisation du patient à l'hôpital régional, il sera pris en charge, généralement par le personnel d'EVAQ, pour être acheminé vers un hôpital de Québec ou Montréal. Les villages de Kuujuarapik et Whapmagoostui, situés plus au sud, font directement appel à EVAQ ou à Propair, ils ne transfèrent pas les patients vers les hôpitaux régionaux. Il arrive que le Challenger d'EVAQ ne puisse atterrir à Puvirnituk (conditions météorologiques, conditions de piste, etc.). Le patient est alors transféré par Air Inuit vers Kuujuaq, Kuujuarapik ou La Grande Rivière, d'où il sera pris en charge par EVAQ.

Certaines villes et localités de la Baie-James sont situées relativement près des centres hospitaliers et le transport d'urgence est effectué par ambulance. C'est le cas des

25 Conseil du Trésor (2002), Direction générale des services spécialisés, Service aérien gouvernemental, Évacuations aéromédicales du Québec (EVAQ). (Internet), adresse : <http://www.formulaire.gouv.qc.ca>.

26 Tuggey Ron, (2002), Communication personnelle, Propair inc.

localités de Villebois et de Valcanton dont les évacuations sont effectuées vers l'hôpital de La Sarre ainsi que de la ville de Lebel-sur-Quévillon, vers Amos ou Val-d'Or. Pour les localités situées plus loin, des évacuations d'urgence peuvent être effectuées par EVAQ et Propair à partir des aéroports de Chibougamau, de Matagami et de Radisson (aéroport La Grande Rivière)²⁷. Enfin, les travailleurs d'Hydro-Québec peuvent aussi être évacués par EVAQ et Propair à partir des aéroports de La Grande Rivière, LG-3, LG-4, Némiscau et Fontanges²⁸.

Les évacuations médicales d'urgence des communautés cries de Waswanipi, de Mistissini et d'Oujé-Bougoumou sont effectuées par ambulance ou fourgonnette (Oujé-Bougoumou) vers l'hôpital de Chibougamau. Pour les autres communautés cries, le transport aérien médical d'urgence est effectué principalement par la compagnie Propair la compagnie Air Creebec. Bien qu'EVAQ puisse desservir les communautés cries à partir des aéroports de La Grande Rivière, de Némiscau et de Chibougamau, le service offert par Propair est privilégié car le temps de réponse est plus court et le patient est pris en charge par le personnel médical de Propair du dispensaire jusqu'à l'hôpital d'accueil²⁹.

Les services de la circulation aérienne fonctionnent normalement selon le principe « premier arrivé, premier servi ». Ils accordent toutefois la priorité à un aéronef effectuant un vol entrepris pour répondre à une urgence médicale. Au contact initial avec l'ATC, le pilote fournira l'information d'identification habituelle suivie du mot MEDEVAC. Les communications subséquentes pourront être abrégées selon la procédure normale en retenant le mot MEDEVAC.

La Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)

La SOPFEU est un organisme sans but lucratif créé en 1994 qui assure la protection des forêts contre le feu. Elle dispose d'un budget annuel de 34 M\$ et est financée à 61 % par le gouvernement du Québec, à 38 % par les industries forestières, la part restante étant comblée par les grands propriétaires forestiers. La SOPFEU a pour mandat exclusif de prévenir, de détecter et de supprimer les incendies de forêts sur le territoire québécois afin d'assurer la pérennité du milieu forestier au bénéfice de toute la collectivité. Les forêts au nord du 52^e parallèle ne sont pas protégées puisque non rentables économiquement; le territoire desservi a pour limite nord le lac Évangéline et la rivière Rupert.

Comme mentionné antérieurement, le Service aérien gouvernemental (SAG) exploite la flotte d'avions-citernes en sous-traitance pour le compte de la SOPFEU. Cette dernière utilise de plus, à contrat, une flotte de 32 avions de détection, neuf avions d'aéropointage et de transport, et onze hélicoptères. La SOPFEU déploie à sa base principale située à l'aéroport de Val-d'Or trois hélicoptères de surveillance, deux C-310

27 Mingant Cécile, (2002), Communication personnelle, Régie régionale de la santé et des services sociaux de la Baie-James.

28 À titre de projet pilote d'une durée de deux ans, ce service est effectué par Propair depuis le 1^{er} avril 2003.

29 Tousignant André, (2002), Communication personnelle, Régie régionale de la santé et des services sociaux crie.

aéropointeurs, quatre C-182 de surveillance et de détection et deux CL-415. La base secondaire de Matagami compte des avions citernes, des aéroplaneurs, des avions de surveillance et un hélicoptère. La base d'appoint de Chibougamau compte des avions citernes et de surveillance, tandis que la base secondaire de Lebel-sur-Quévillon n'a pas d'appareil sauf lors d'interventions dans le secteur. Un avion de surveillance est basé à LG-2, bien que situé au-delà de la forêt commerciale³⁰.

Le nombre d'incendies de forêts varie considérablement d'une année à l'autre au nord du 49^e parallèle tout comme sur l'ensemble du Québec. Ces incendies sont la cause de pertes considérables de revenus pour les travailleurs et les entreprises, et la surveillance du territoire devra donc se poursuivre.

Les services d'hélicoptères

Tel que mentionné dans la première partie de cette étude, l'hélicoptère a remplacé depuis plusieurs années le rôle traditionnellement joué, avant et après le second conflit mondial, par l'avion monomoteur sur flotteurs et sur skis de type Norseman, Beaver, Otter ou C-206. Maintenant, l'hélicoptère est de beaucoup préféré à ces avions pour les tâches d'exploration minière, la surveillance des lignes électriques, les relevés scientifiques et fauniques. L'hélicoptère est même utilisé maintenant dans le combat des feux de forêts, en particulier pour le transport du matériel et des pompiers vers les sites d'incendies.

Cette préférence s'explique avant tout par la souplesse opérationnelle de l'hélicoptère, qui peut décoller et atterrir sur de petites surfaces aménagées de façon très rudimentaire et atteindre des terrains difficiles d'accès. De plus, les coûts d'exploitation demeurent acceptables. L'hélicoptère est utilisé de façon saisonnière, c'est-à-dire que cet appareil sert surtout durant la belle saison. L'hiver, l'hélicoptère demeure peu utilisé. À cause de ses caractéristiques opérationnelles, l'hélicoptère peut très bien se satisfaire des aéroports existants, ou utiliser les héliports permanents aménagés par leurs propriétaires.

L'aviation de brousse

L'aviation de brousse, tant commerciale que privée, est essentiellement dédiée au transport des chasseurs et pêcheurs vers les sites d'activités et, secondairement, au transport des trappeurs vers les sites de piégeage. Kuujuaq et Schefferville sont les principales portes d'entrée vers les pourvoiries du Nunavik alors que Chibougamau et Schefferville se partagent l'accès aux pourvoiries de la Baie-James³¹. Les revenus annuels estimés des ces pourvoiries seraient de l'ordre de 30 M\$ et représenteraient près du tiers des revenus totaux de cette industrie³². Les déplacements des chasseurs et pêcheurs s'effectuent le plus souvent en hydravion à partir des camps de base ou à

30 Alarie René, (2004), Communication personnelle, Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU).

31 Gestion Aérotech, *Étude technique portant sur les réseaux, les infrastructures, l'exploitation et la gestion des transports aériens dans le Nord-du-Québec*, Mars 2002, p. 16.

32 Ibid.

partir des aéroports les plus près, pour les pourvoiries qui ont aménagé des pistes d'atterrissage en gravier à proximité des sites de chasse et de pêche.

Plusieurs pourvoiries exploitent leur propre flotte d'avions alors que des transporteurs aériens opèrent des pourvoiries. Cette complémentarité dans les activités économiques est née de la nécessité d'assurer un meilleur contrôle de la clientèle qui génère les revenus. Il est reconnu que le secteur de la brousse n'est que marginalement rentable.

À la Baie-James, plusieurs transporteurs aériens de brousse exploitaient, auparavant, des avions sur skis durant l'hiver pour relier les villages isolés. Maintenant que le réseau routier national est accessible, ce besoin a disparu. Il n'y a plus que quelques transporteurs qui maintiennent un service sur skis, étant donné la faible demande et de la faible rentabilité d'un tel service.

Une situation comparable existe au Nunavik où tous les services aériens réguliers et la presque totalité des vols nolisés sont effectués sur roues. Les vols effectués par avions sur skis ou sur roues et skis sont l'exception et comblent des besoins particuliers.

Comme pour les hélicoptères, l'aviation de brousse utilise, lorsque requis et lorsque possible, les installations aéroportuaires existantes, et développe elle-même ses infrastructures selon ses besoins. Ceux-ci demeurent limités, les installations se résumant le plus souvent à un quai d'accostage, à des installations de carburant aux diverses bases d'opération et à un cabanon pour le matériel. Somme toute, l'aviation de brousse n'a que peu d'exigences quant aux installations et aux équipements.

2.1.6 Services aériens corporatifs et aérotourisme

Hydro-Québec

Il a été mentionné antérieurement qu'Hydro-Québec est propriétaire et exploitant de quatre aéroports privés dans la zone d'exploitation hydroélectrique de la Baie-James et possède ses propres appareils. Comme Hydro-Québec privilégie le transport périodique de ses travailleurs entre leurs lieux de résidence et de travail plutôt que l'habitation permanente des travailleurs sur le site de travail, elle doit se donner des moyens efficaces et rapides de transport du personnel. C'est ce qui explique la présence d'une flotte d'avions corporatifs exploitée par Air Inuit pour Hydro-Québec, et dédiée exclusivement au transport du personnel de cette entreprise et de ses sous-traitants. Complémentairement, la compagnie Propair, de Rouyn-Noranda, utilise ses propres appareils pour effectuer du transport d'employés pour Hydro-Québec.

Tous les aéroports d'Hydro-Québec sont desservis cinq jours par semaine par ses avions à partir de Montréal. Un premier avion assure une liaison vers le terminus de LG-3 en passant par l'Abitibi-Témiscamingue alors que le second avion effectue des escales à Québec et au Saguenay-Lac-St-Jean avant de se diriger vers LG-4 et LG-3.

La flotte d'Hydro-Québec a toujours été composée par le passé de CV-580, bimoteurs turbopropulsés de première génération, qui devenaient avec les années de plus en plus onéreux à exploiter et à entretenir. Le 18 décembre 2001, Hydro-Québec faisait l'annonce de l'achat auprès de Bombardier de deux Dash-8-Q400 de 72 sièges pour remplacer ses quatre avions vieillissants. Ces avions, qui peuvent être transformés rapidement en configuration cargo, sont dotés d'un dispositif de guidage tête haute (HGS) dans le cockpit pour faciliter les atterrissages par mauvais temps. La flotte d'Hydro-Québec comprend de plus, un Dash-8-300 de 50 sièges³³.

La Société minière Raglan du Québec limitée (SMRQ)

La SMRQ exploite, depuis la fin des années 80, un gisement de nickel au Nunavik. La Société utilise l'aéroport de Rouyn-Noranda comme base d'opération des vols à destination de leur aéroport privé Kattiniq/Donaldson dans le Nord-du-Québec. La desserte aérienne est assurée par un appareil B-737-200C propriété de Noranda inc.

La fréquence des vols est de deux liaisons hebdomadaires. Le système de transport aérien répond aux besoins de transport des travailleurs, des sous-traitants et visiteurs, de leurs bagages, du courrier, de la nourriture et du matériel nécessaire au bon fonctionnement de la mine. De plus, la compagnie Air Inuit assure pour la SMRQ le transport par vols nolisés des travailleurs inuits disséminés dans les 14 villages nordiques.

L'aérotourisme

L'aérotourisme peut être défini comme étant l'ensemble des activités de voyages ou de loisirs pratiqués par les propriétaires ou les locataires d'avions privés. Une association d'aérotourisme du Québec a été formée en décembre 1997. Malheureusement, cette association composée de pourvoiries, d'aéroclubs, d'aéroports et de membres privés n'a jamais véritablement pris son envol au niveau de la promotion et du développement de l'aérotourisme au Québec et a été dissoute en l'an 2001.

Une nouvelle association, appelée « Aérotourisme International ECO-Fly » été formée ultérieurement, avec un but identique. Elle a reçu une aide financière de Tourisme Québec et de Développement économique Canada pour développer et promouvoir des circuits aérotouristiques. À moyen terme, un aéroguide et un site Internet seront créés pour développer ce type d'activités touristiques avec les divers intervenants. En ce qui concerne le Nord-du-Québec, les promoteurs sont très conscients de la valeur touristique de cette région, en particulier pour les pilotes privés, et se proposent de développer des circuits touristiques pour cette région. D'autre part, ils connaissent les problèmes et les défis que pose la création de tels circuits dans un contexte nordique en particulier toute la question de l'accueil des avions et des pilotes, de même que celle de la disponibilité de carburant d'avion de type 100LL, qui n'est disponible qu'à certains aéroports, et souvent seulement en barils. Somme toute, l'aérotourisme dans le Nord-du-Québec est actuellement l'affaire de quelques pilotes aventureux, mais d'ici quelques

33 Circulaire vol. 3, n° 4, mars 2002, p. 9, Wings Issue 1, vol. 43, March-April 2002, p. 10, Grenier Marc, Transport aérien Hydro-Québec, Communication personnelle, Mai 2005.

années, la situation devrait changer et les facilités d'accueil des pilotes mises en place. L'impact économique de telles activités, tout en étant modeste, demeure intéressant à considérer pour l'avenir³⁴.

2.2 Trafic aérien

Cette partie de l'étude sera consacrée à la description et à l'analyse de diverses composantes du trafic aérien, et plus particulièrement à celles des mouvements d'aéronefs aux aéroports (dont les données sont compilées par Transports Canada), et du trafic de passagers, des marchandises et du courrier (dont les données sont compilées par Statistiques Canada). Il sera aussi question de la tarification et des divers programmes de subventions disponibles pour diminuer les coûts de transport défrayés par la population résidente et les coûts de transport des marchandises et de la nourriture. La logistique et les activités de soutien des aéroports seront aussi étudiées. Il est à noter que l'analyse du trafic de passagers et de marchandises dans le Nord-du-Québec est limitée à plusieurs égards par la non-disponibilité de nombreuses données statistiques pour des motifs de confidentialité, à chaque fois qu'un seul transporteur aérien dessert un aéroport.

2.2.1 Mouvements d'aéronefs

Les mouvements d'aéronefs représentent une des mesures d'achalandage d'un aéroport. Un *mouvement d'aéronef* survient à chaque fois qu'il y a un atterrissage ou un décollage; un atterrissage suivi d'un décollage compte donc pour deux mouvements. Un mouvement est considéré comme un mouvement local lorsque le décollage et l'atterrissage sont effectués au même aéroport alors qu'un mouvement itinérant correspond à un décollage vers un autre aéroport ou à un atterrissage suite à un vol en provenance d'un autre aéroport.

Les vols commerciaux génèrent très majoritairement des mouvements itinérants alors que les écoles de pilotage et les pilotes privés sont responsables en grande partie des mouvements locaux à cause des nombreux posés et décollés qu'effectuent les élèves pilotes au cours de leur formation et des activités de vol des pilotes privés. Il va sans dire que dans le Nord-du-Québec les mouvements d'aéronefs sont avant tout de type itinérant à cause de l'absence d'écoles de pilotage et du faible nombre de pilotes privés basés à ces aéroports. Au Canada, un aéroport avec 200 000 mouvements par année et plus est considéré comme très achalandé; il n'y a que quelques aéroports au pays qui atteignent ce seuil. Ainsi, l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, le plus achalandé au pays, totalise quelque 420 000 mouvements annuellement et celui de Montréal-Trudeau quelque 220 000. Un aéroport avec 10 000 mouvements par année est peu achalandé au sens strict mais cette situation se retrouve à de multiples endroits au pays à cause de la faible population totale du pays et de sa distribution. Enfin, un aéroport avec moins

34 Club de produits de l'aérotourisme, Aérotourisme International ECO-Fly, sans date, 8 pages et annexes et information verbale fournie par Sylvie Gervais, présidente, le 25 juillet 2002.

de 5 000 mouvements par année est très peu achalandé puisqu'un tel niveau de trafic correspond à sept atterrissages et décollages par jour.

Les données de mouvements aériens sont publiées par Transports Canada lorsque les aéroports ont des tours de contrôle, des stations d'information de vol (FSS) ou lorsque les *exploitants d'aéroports* transmettent à Transports Canada les relevés de vols. Les données des tours de contrôle et des FSS sont très fiables alors que les données fournies par les *exploitants des aéroports* le sont généralement moins. Il est aussi à noter que ces données ne sont valides que pour la durée de présence des contrôleurs, des spécialistes des FSS et des personnes chargées d'effectuer les relevés aux aéroports. En ce sens, les relevés de mouvements aériens représentent le plus souvent un nombre minimum de trafic.

Le tableau 9 montre l'évolution des mouvements de vol à certains aéroports de la région entre 1996 et 2004. Les aéroports de Kuujuaq et La Grande Rivière ont le nombre le plus important de mouvements itinérants en 2004 avec respectivement 10 334 et 9 111 mouvements, suivis de ceux de Kuujuarapik, de Chibougamau, de Waskaganish et de Puvirnituq³⁵. Enfin, les autres aéroports de la région, dont Eastmain River et Wemindji, déclarent chacun moins de 2 000 mouvements, ce qui équivaut à quatre atterrissages et décollages par jour du lundi au vendredi sur une base annuelle.

Dans l'ensemble, il demeure difficile de dégager des tendances puisque certains aéroports montrent une hausse dans les mouvements, d'autres une baisse alors que d'autres encore démontrent une certaine stabilité. C'est ainsi que Kuujuaq a eu une augmentation du nombre de ses mouvements entre 1996 et 2003 et plus particulièrement à partir de 1999. Il en va de même pour Kuujuarapik. L'aéroport de Chibougamau a subi une diminution importante de ses mouvements passant de 5 666 mouvements en 1996 à 4 162 mouvements en 2004. L'aéroport La Grande Rivière a subi une baisse d'achalandage entre 1996 et 2001, mais la tendance est à la hausse subséquemment. D'autres aéroports comme Eastmain River et Wemindji montrent un profil de mouvements plus stable entre 1996 et 2003 tandis que Waskaganish a un profil très variable. Les causes de ces fluctuations ne sont pas faciles à identifier et des phénomènes purement locaux peuvent en être la raison principale.

35 Cette donnée ne figure pas au tableau 9, elle provient des statistiques fournies au MTQ par l'exploitant de l'aéroport.

TABLEAU 9

MOUVEMENTS DES VOLS DE 1996 À 2004

AÉROPORTS	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Chibougamau/ Chapais	5 666	4 018	5 067	4 296	4 106	3 856	4 435	4 224	4 162
Eastmain River	1 205	1 431	2 591	905	1 072	1 210	961	1 219	967
Kuujuaq	7 149	7 593	7 794	9 955	9 941	10 441	9 914	10 201	10 334
Kuujuarapik	4 608	4 264	4 110	4 312	4 961	4 961	5 990	6 059	5 935
La Grande Rivière	9 196	10 432	9 845	8 737	8 504	7 623	7 973	8 477	9 111
Waskaganish	2 926	3 106	2 318	1 585	5 157	3 876	4 452	3 952	4 161
Wemindji	1 380	1 437	1 776	1 074	1 187	1 727	1 606	1 374	1 328

Source : Transports Canada TP-577 Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs, Rapports annuels 2000 et 2004.

Les mouvements annuels des autres aéroports du Nord-du-Québec et en particulier ceux du Nunavik ne sont pas publiés par Transports Canada. Cependant, il demeure possible de mesurer de façon indirecte ces mouvements par le biais des horaires de vols des transporteurs aériens qui desservent ces communautés. Cette mesure, tout en étant imprécise puisqu'elle ne tient pas compte des vols nolisés, donne une indication du nombre de mouvements annuels à cause de la quasi-absence de mouvements locaux qui viendraient modifier le total de mouvements à ces aéroports. De plus, cette façon de faire permet en même temps d'évaluer l'importance des vols réguliers pour ces localités. Il demeure possible d'ajouter, au total de mouvements obtenus par cette méthodologie, un certain pourcentage de mouvements additionnels pour tenir compte des vols tout cargo non comptabilisés des transporteurs aériens réguliers de la région, des vols nolisés et des vols privés. Le résultat obtenu donne une approximation du nombre de mouvements annuels à ces aéroports.

Le tableau 10 montre la distribution des mouvements de vols réguliers effectués en 2002 par les transporteurs Air Inuit, Air Creebec et First Air aux aéroports du Nord-du-Québec qui ne sont pas répertoriés au tableau 9. Les données pour les aéroports de Kuujuaq et de Kuujuarapik sont aussi présentées au tableau 10 et donnent un aperçu de l'importance des vols réguliers versus les autres vols.

Les données des tableaux 9 et 10 confirment l'importance des aéroports de Kuujuaq et de Kuujuarapik et permettent d'affirmer que les mouvements des transporteurs aériens réguliers accaparent annuellement pour chacun de ces aéroports approximativement 32 % et 36 % des mouvements totaux. Ce ratio est sans doute plus faible que dans les autres aéroports de la région à cause du statut administratif et des relativement fortes populations de ces deux villages. À quelques exceptions près, le nombre de mouvements des aéroports est proportionnel à la population des villages, les plus importants ayant un nombre de mouvements plus élevé. Il se dégage de ces tableaux que le nombre de mouvements annuels à ces aéroports demeure faible, étant inférieur à 2 000 mouvements par année, sauf pour six villages parmi les plus peuplés (considérant les populations jumelées de Kuujuarapik et Whapmagoostui).

L'importance de l'aéroport pour ces villages est illustrée par le nombre de vols réguliers qui y sont effectués par rapport à leur population. Tous les villages du Nunavik reçoivent des vols réguliers répartis sur cinq ou six jours par semaine, les plus importants ayant hebdomadairement 31 vols (Kuujuaq) et 27 vols (Puvirnituk), le moins peuplé étant quand même desservi par sept vols (Aupaluk). Bref, les vols réguliers de passagers demeurent vitaux pour les populations du Nunavik.

Le tableau montre également le nombre de mouvements de vol effectués à l'aéroport de Chisasibi sur la côte de la Baie-James. Ce nombre de 1 144 mouvements est relativement faible par rapport à la population du village, soit 3 432 personnes. Ce constat s'explique sans doute par le fait que ce village est relié par la route au village de Radisson et à l'aéroport La Grande Rivière, où les liaisons aériennes vers Montréal, entre autres, sont plus intéressantes et plus nombreuses que celles au départ de Chisasibi.

Pour obtenir une bonne approximation des mouvements totaux des aéroports listés au tableau 10 il suffirait d'ajouter 10 à 12 % aux nombres obtenus, sauf pour les aéroports de Kuujuaq et de Kuujuarapik dont on connaît de façon précise le nombre de mouvements (tableau 9), pour l'aéroport de Chisasibi à cause de sa proximité avec l'aéroport La Grande Rivière et pour l'aéroport du Puvirnituk à cause de l'hôpital régional. Pour Chisasibi, un ajout de 5 % au nombre calculé donnerait une bonne estimation des mouvements totaux de cet aéroport, tandis que Puvirnituk nécessiterait un ajout d'environ 45 %.

TABLEAU 10

ESTIMATION DES MOUVEMENTS DE VOL POUR CERTAINS AÉROPORTS DU NORD-DU-QUÉBEC À PARTIR DES VOLS RÉGULIERS (2002)³⁶

Aéroports	L	M	M	J	V	S (D)	Mouvements semaine	Mouvements annuels	Population 2001
Akulivik	4	8	8	8	4	4	36	1 872	457
Aupaluk	2	4	2	4	2	0	14	728	206
Chisasibi	4	4	4	4	4	(2)	22	1 144	3 432
Inukjuak	4	4	4	6	4	4	26	1 352	1 387
Ivujivik	2	6	8	6	2	2	26	1 352	284
Kangihsualujuaq	4	2	4	2	4	0	16	832	726
Kangihsujuaq	4	4	4	4	4	4	24	1 248	469
Kangirsuk	4	4	4	6	4	4	26	1 352	390
Kuujuaq	14	6	12	10	10	8(2)	62	3 224	2 099
Kuujuarapik	10	6	6	6	10	4	42	2 184	1 217
Puvirnituk	14	6	8	8	10	8	54	2 808	1 327
Quaqtaq	4	4	4	4	4	4	24	1 248	274
Salluit	4	6	6	6	4	4	30	1 560	1 057
Tasiujaq	4	4	4	4	4	0	20	1 040	233
Umiujaq	4	4	0	4	4	4	20	1 040	327
Total :	58	58	62	62	56	42	442	22 984	13 885

Source : Horaire des vols d'Air Inuit publié le 3 avril 2002, ceux d'Air Creebec et de First Air, consultés en juillet 2002 sur Internet

36 Ces données n'ont pu être actualisées étant donné l'absence des données de recensement de population pour 2004.

2.2.2 Trafic de passagers

Les données de trafic des passagers permettent de connaître l'activité aéroportuaire, la demande de transport et la communauté d'intérêt de chacun des aéroports dans le système. Statistique Canada recueille, compile, et publie les données relatives au transport aérien. Les deux principales publications sont « L'origine et la destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur » (doc. 51-204) et « Le trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens » (doc. 51-203). Le premier rapport mesure la demande et la communauté d'intérêt entre deux points, tandis que le second est plutôt une mesure de l'activité aéroportuaire en tenant compte des passagers embarqués et débarqués.

Si ces données sont disponibles et fiables pour les aéroports principaux du pays et pour les transporteurs les plus importants, il en est autrement pour les petits aéroports et les petits transporteurs. Ainsi, dans le Nord-du-Québec, les transporteurs les plus importants, à savoir Air Creebec, First Air et Air Inuit, ne participent pas à l'enquête de Statistique Canada. La politique de Statistique Canada est de ne dévoiler aucun chiffre de trafic lorsqu'il n'y a qu'un seul transporteur aérien régulier à un aéroport.

Données d'origine/destination

Les données disponibles pour l'année 1999 en ce qui concerne l'origine et la destination des voyages ne touchent que les passagers d'Air Canada et de ses filiales qui participent à l'enquête. Il y a donc forte sous-estimation des volumes réels de passagers, et la marge d'erreur est très forte compte tenu de la méthode d'enquête de Statistique Canada. La fiabilité des données d'origine/destination pour les aéroports du Nord-du-Québec étant faible, elles ne sont pas présentées dans cette étude.

Données sur les passagers embarqués et débarqués

Au Québec en 2003, il y a eu 9,9 millions de passagers embarqués et débarqués (E/D) comparativement à 9,7 millions en 2002. Le trafic intérieur accaparait environ la moitié de ce nombre³⁷. Sur une base régionale, le trafic de passagers E/D pour le Nord-du-Québec était de 205 733 passagers en 1999, soit 1,9 % du trafic E/D total du Québec et 3,9 % de son trafic intérieur, comparativement à un trafic de 117 209 passagers pour l'Abitibi-Témiscamingue et 142 896 passagers pour la Côte-Nord. Ces données illustrent l'importance du transport aérien dans une région où plusieurs secteurs n'ont pas de liens routiers avec l'extérieur.

2.2.3 Tarification

L'environnement concurrentiel : observations et constats

La structure du transport aérien au Canada, au Québec et dans le Nord-du-Québec s'est modifiée en profondeur depuis l'annonce en 1966 de la politique du transport aérien régional et de l'introduction de la déréglementation économique au pays en 1984.

37 Statistique Canada, 51-203 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, 2003.

En 1966, le transport aérien régional était attribué de façon exclusive à certains transporteurs aériens ce qui occultait en totalité la concurrence. La déréglementation économique a eu pour effet dans un premier temps de créer un duopole centré autour de Air Canada (AC) et de ses filiales régionales, d'une part, et des Lignes aériennes Canadien International (CAI) et de ses filiales, d'autre part. Cette situation favorisait une certaine concurrence commerciale entre ces deux groupes. Toutefois, suite aux problèmes financiers de CAI et de ses filiales, Air Canada en fit l'acquisition en 2000, faisant disparaître du même coup le peu de concurrence qui existait au Canada sur les marchés intérieurs.

Dans le Nord-du-Québec, il existait, dans les années 80 et 90, une certaine concurrence aux aéroports principaux de La Grande Rivière, Kuujuarapik et Kuujuaq, entre le groupe Canadien, First Air, Air Inuit et Air Creebec. La disparition du groupe Canadien et de ses filiales en 2000 a mis un terme à cette concurrence.

Le transport aérien régulier dans le Nord-du-Québec se caractérise actuellement par la présence de deux transporteurs aériens, Air Inuit et Air Creebec, qui exercent chacun un monopole dans un secteur géographique propre, soit le Nunavik pour le premier et la Baie-James pour le second³⁸. Schefferville est desservie quant à elle par un seul transporteur l'année durant, à savoir Air Inuit en partance de Sept-Iles. Un second transporteur, Nolinor, dessert Schefferville en partance de Montréal durant la période de chasse.

Les effets de l'absence de concurrence sur la tarification des services aériens réguliers est difficile à évaluer étant donné que la situation actuelle des transporteurs est relativement récente et que les études économiques centrées spécifiquement sur les pratiques tarifaires et sur les effets des monopoles en transport aérien dans le Nord-du-Québec sont inexistantes. De façon générale, on peut toutefois tirer parti des observations et des conclusions faites dans deux études publiées en juin 1995 et en janvier 2000, et qui demeurent actuelles³⁹.

Pour les auteurs de ces analyses, sur la base de nombreuses études publiées aux États-Unis et au Canada, de même que suite à leurs propres évaluations, il ressort «... qu'avec des types d'appareils, fréquences et populations semblables, les tarifs aériens en vigueur au Québec sont comparables à ceux offerts dans le reste du Canada.»⁴⁰. De plus, les évaluations permettent de conclure à l'impartialité des politiques de tarification et à la prépondérance de la distance et du nombre de passagers comme variable explicative première des tarifs aériens⁴¹. L'annexe 4 de l'étude sur le profil aérien régional propose de multiples comparaisons tarifaires qui

38 First Air ne dessert que Kuujuaq et est la propriété de la Société Makivik, tout comme Air Inuit.

39 Ministère des Transports du Québec/SNC-LAVALLIN, *Étude descriptive et analytique sur l'industrie du transport aérien domestique au Québec et ses perspectives d'avenir*, Juin 1995, 99 pages et annexes. Ministère des Transports du Québec, *Profil du transport aérien régional au Québec et éléments d'intervention dans le cadre de la restructuration de l'industrie du transport aérien*, Janvier 2000, 64 pages et annexes.

40 Ministère des Transports du Québec/SNC-LAVALLIN, *Étude descriptive et analytique sur l'industrie du transport aérien domestique au Québec et ses perspectives d'avenir*, Juin 1995, p. XI.

41 Ibid., p. X.

illustrent pour différentes distances la tarification en vigueur et qui démontrent que les tarifs du Nord-du-Québec pour les liens intra et extrarégionaux ne sont pas discriminatoires comparativement aux autres régions du Québec⁴². Il demeure que le transport aérien est un mode de transport coûteux pour les utilisateurs, au Québec tout comme ailleurs au Canada.

Les analyses de l'une de ces études ont démontré que la concentration des transporteurs peut amener une hausse des tarifs alors que les tarifs sont à la baisse lorsque le nombre de concurrents s'accroît. Il semblerait « que la disparition d'un concurrent entraînerait une hausse de 2 à 32 % des tarifs, le pourcentage le plus élevé correspondant à une situation où il n'y a plus qu'un seul transporteur. »⁴³.

La région étant desservie dans sa totalité par des transporteurs aériens en situation de monopole, il serait intéressant que des analyses économiques soient effectuées pour évaluer de façon précise les impacts de cette situation sur les services aériens et la tarification. Il faut cependant noter que First Air, Air Inuit et Air Creebec sont la propriété d'autochtones et que ces transporteurs sont au service de leurs populations. Ils remplissent donc des objectifs sociaux, en un certain sens, en plus d'objectifs de rentabilité économique. Cet élément original de propriété pourrait expliquer pourquoi ces transporteurs en situation de monopole n'auraient pas un comportement corporatif de prédateur, que leur situation permettrait.

Quelques exemples de tarifs

L'impartialité de la tarification dans les diverses régions du Québec ne contredit en rien le fait que le transport aérien entre les diverses localités du Nord-du-Québec et Montréal ainsi qu'à l'intérieur de la région demeure très cher. Les tableaux 12 et 13 illustrent cette réalité. Ainsi, un vol aller-retour à partir de Montréal vers Salluit ou Ivujivik, par exemple, coûte près de 3 000 \$, et un vol vers Chibougamau environ 1 500 \$. Le coût moyen pour les vols à partir de Montréal étant de 75 ¢ le kilomètre, cette tarification demeure comparable à celle du sud du Québec. Il faut noter que plusieurs liaisons nécessitent des changements d'appareils et/ou plusieurs escales. Pour les voyages intrarégionaux, la tarification est plus élevée au kilomètre à cause des appareils plus petits, des distances moindres et des coûts identiques de prise en charge des passagers.

42 Ministère des Transports du Québec, Profil du transport aérien régional au Québec et éléments d'intervention dans le cadre de la restructuration de l'industrie du transport aérien, Janvier 2000 Annexe 4, Comparaisons tarifaires au Québec.

43 Ministère des Transports du Québec/SNC-LAVALLIN, *Étude descriptive et analytique sur l'industrie du transport aérien domestique au Québec et ses perspectives d'avenir*, Juin 1995, p. 42.

TABLEAU 11

TARIFICATION À PARTIR DE MONTRÉAL VERS LES DESTINATIONS DU NORD-DU-QUÉBEC (2005)

Aéroports	Tarif aller/retour	Distance en kilomètres	Prix en dollar au kilomètre
Akulivik	2 846 \$	3 530	0,79
Aupaluk	2 260 \$	3 490	0,70
Chibougamau	904 \$	1 620	1,09
Chisasibi	1 690 \$	2 480	0,67
Eastmain	1 524 \$	2 160	0,68
Inukjuak	2 296 \$	2 950	0,76
Ivujivik	3 070 \$	3 880	0,77
Kangiqsualujuaq	2 226 \$	3 400	0,74
Kangiqsujaq	2 644 \$	4 080	0,69
Kangirsuk	2 340 \$	3 540	0,71
Kuujuuaq	1 844 \$	3 060	0,70
Kuujuarapik	1 656 \$	2 150	0,77
La Grande Rivière	1 652 \$	1 800	0,89
Lebel-sur-Quévillon	Aucun service aérien régulier		
Matagami	Aucun service aérien régulier		
Némiscau	1 448 \$	1 840	0,76
Puvirnituq	2 636 \$	3 310	0,77
Quaqtaq	2 486 \$	3 760	0,71
Salluit via Puvirnituq	3 070 \$	4 300	0,70
Salluit via Kuujuaq	2 878 \$		
Tasiujaq	2 166 \$	3 280	0,72
Umiujaq	1 942 \$	2 470	0,77
Waskaganish	1 448 \$	1 980	0,70
Wemindji	1 639 \$	2 320	0,68

Source : Compagnies aériennes - 2005

TABLEAU 12

TARIFICATION INTRA-RÉGIONALE DANS LE NORD-DU-QUÉBEC (2005)

Origine/destination	Tarif aller/retour	Distance en kilomètres	Prix en dollar au kilomètre
NUNAVIK			
Kuujuarapik/Sanikiluaq	294 \$	320	0,90
Ivujivik/Salluit	244 \$	240	0,98
Aupaluk/Tasiujaq	282 \$	210	1,28
Tasiujaq/Kuujuuaq	322 \$	220	1,41
Puvirnituq/Inukjuak	394 \$	360	1,09
BAIE-JAMES			
Chisasibi/Wemindji	324 \$	340	0,94
Waskaganish/Eastmain	315 \$	180	1,72
Eastmain/Val-d'Or	968 \$	1 120	0,82

Source : Compagnies Aériennes - 2005

Le programme gouvernemental de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik⁴⁴ (RTA)

Comme il a été constaté précédemment, le transport aérien demeure très onéreux dans le Nord-du-Québec. Afin de réduire la part de ces dépenses dans le budget des résidents de régions isolées, le gouvernement du Québec, par le biais du ministère des Transports, a instauré un programme de réduction des tarifs aériens.

Le premier programme de réduction des tarifs aériens a été celui de la Basse-Côte-Nord et de la Moyenne-Côte-Nord mis de l'avant en 1988 pour les résidents demeurant à l'est de Havre-Saint-Pierre. Un programme similaire a été introduit en avril 1989 pour les résidents des Îles-de-la-Madeleine dans leurs déplacements vers Gaspé et Mont-Joli. En octobre 1989, les vols à destination de l'Île d'Anticosti devinrent admissibles au programme.

Un nouveau programme a été inauguré le 1^{er} septembre 2000 pour les résidents des Îles-de-la-Madeleine, de la Basse-Côte-Nord, de l'île d'Anticosti, de Schefferville et des réserves autochtones de Matimekossh et de Kawawachikamach. Les modalités et les conditions du programme sont maintenant les mêmes pour tous les résidents de ces régions. De son côté, la population du Nunavik ne pouvait compter sur un programme de réduction de tarifs aériens. Soucieux que le Nunavik soit traité équitablement par rapport aux autres régions du Québec, le ministère des Transports du Québec a instauré en août 2001 un programme de réduction des tarifs aériens propre au Nunavik, d'une durée initiale de trois ans.

Les résidents, c'est-à-dire les personnes qui occupent un domicile permanent ou qui occupent à titre de locataire pour une période d'au moins trois mois consécutifs une habitation située dans un des 14 villages nordiques du Nunavik, sont admissibles à ce programme défrayé par Transports Québec et administré par l'Administration Régionale Kativik (ARK). Les fonctionnaires fédéraux et provinciaux ainsi que les employés des sociétés publiques et parapubliques et les employés des entreprises privées qui voyagent dans le cadre de leurs fonctions sont exclus de ce programme. Sont aussi exclus les bénéficiaires, les accompagnateurs et le personnel des centres de santé, de même que les résidents dont le billet est payé en tout ou en partie par un ministère, un organisme, une régie, une société, une entreprise ou tout niveau de gouvernement, incluant les conseils municipaux.

Au Nunavik, la somme remboursée correspond à 30 % du coût du billet, taxes non comprises, et ce, jusqu'à un maximum de 75 \$ par voyage pour un aller simple et 150 \$ pour un aller-retour. Le montant annuel maximal remboursé par personne est de 450 \$. Les vols nolisés sont également admissibles à un remboursement lors d'activités scolaires ou parascolaires. La demande de remboursement doit être présentée au plus tard 90 jours après la fin du voyage (ce délai était de 45 jours jusqu'en 2004), sauf si le retard peut être justifié pour des motifs valables. Enfin, il n'y a pas de remboursement

44 Renseignements tirés de l'annexe B de l'entente sur le programme de réduction des tarifs aériens intitulée, *Modalités du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik* et d'un document interne du MTQ.

pour les destinations hors Québec s'il s'agit de vacances. Le tableau 13 fait état du nombre de demandes et des sommes remboursées depuis l'entrée en vigueur de l'entente.

Le programme a été prorogé en 2003-2004 et 2004-2005 ainsi que pour l'année 2005-2006. Au cours de cette dernière année financière, le MTQ déterminera si la reconduction du programme pour les années subséquentes est justifiée.

TABLEAU 13

NOMBRE DE DEMANDES ET SOMMES REMBOURSÉES PAR LE PROGRAMME RTA

Année	Nombre de demandes	Montant total remboursé
2004-2005	527	34 100 \$
2003-2004	337	21 988 \$
2002-2003	241	19 107 \$
2001-2002*	58	5 040 \$

*Débutant en septembre 2001

2.2.4 Transport des marchandises et du courrier

Le transport aérien de marchandises dans le Nord-du-Québec se compose principalement des biens périssables et du courrier. Pour aider les populations résidentes à défrayer les coûts de ravitaillement, les gouvernements du Canada et du Québec ont mis en place des programmes d'aide, soit le Programme d'approvisionnement alimentaire par le poste pour le gouvernement fédéral et le Programme d'aide financière pour la réduction du coût du transport de marchandises vers le Nunavik pour le gouvernement provincial.

Le Programme d'approvisionnement alimentaire par la poste

Ce programme, appelé aussi Service aérien omnibus (Food Mail), est défrayé par le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada et administré par la Société canadienne des postes. Ce programme existe depuis les années 60 et de nombreuses modifications y ont été apportées depuis. Il a d'ailleurs fait l'objet d'une évaluation en profondeur en 1990⁴⁵. Il a pour objectif d'acheminer dans les collectivités nordiques isolées des aliments nutritifs périssables et d'autres biens essentiels à des tarifs postaux réduits.

Au Québec, les secteurs de la Basse-Côte-Nord et du Nunavik sont admissibles à ce programme. Auparavant les villages cris de la Baie-James étaient aussi admissibles, mais ils ont été exclus du programme depuis la construction des liens routiers. Au Nunavik, les 14 villages admissibles sont desservis à partir de Val-d'Or, et de Montréal

45 Produits alimentaires destinés au Nord : Rapport sur l'étude de la subvention accordée au service aérien omnibus. MAINC, 1990, 65 pages, annexes

pour les produits non alimentaires. Les aliments nutritifs périssables sont admissibles (produits laitiers, viande, fruits et légumes, jus frais, pain, œufs, etc.) alors que sont exclus du programme les aliments à faible valeur nutritive comme la bière, les vins et spiritueux, les boissons gazeuses, les sucreries⁴⁶. De plus, tous les produits non alimentaires, à l'exception du tabac, sont admissibles aux tarifs s'appliquant aux articles non alimentaires. Cependant, les articles comme le matériel récréatif, les articles de loisirs, le matériel de divertissement, les journaux, magazines et livres ne sont pas admissibles au programme.

Le tarif postal en vigueur au Nunavik est de 80 ¢ le kilogramme, plus 75 ¢ le colis pour les aliments nutritifs périssables. L'envoi des autres types de colis postaux coûte 1 \$ le kilogramme, plus 75 ¢ par colis. Au Canada, le coût de ce programme s'est élevé à 32,0 M\$ en 2003-2004 comparativement à 29,5 M\$ en 2002-2003 et 25,1 M\$ en 2001-2002. Le Québec a accaparé en 2003-2004, 38,3 % de cette somme pour un total de 12,3 M\$ comparativement à 33,5 % et 8,4 M\$ en 2001-2002. Il est à noter que les coûts du programme représentent la différence entre les recettes postales perçues et les frais directs engagés par la Société canadienne des postes pour la prestation du service.

Le Programme d'aide financière pour la réduction du coût du transport des marchandises

Le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du ministère des Transports, a mis en place le 24 juin 2002 un programme d'aide financière visant à diminuer le fardeau monétaire des résidents du Nunavik pour leur approvisionnement en marchandises. Ce programme, d'une durée initiale de trois ans, prévoit le versement annuel d'une aide financière de 700 000 \$, le 1^{er} septembre de chaque année, à l'Administration Régionale Kativik (ARK) qui sera chargée de le gérer et de l'administrer. Ce montant est ensuite réparti entre toutes les personnes admissibles, à savoir celles ayant 16 ans et plus, résidant dans les 14 villages du Nunavik depuis au moins 12 mois. La liste des personnes admissibles est établie par chacun des villages. Ce programme a été prorogé pour l'année financière 2004-2005, ainsi que pour l'année 2005-2006.

Le transport du fret et du courrier

Tout comme pour le trafic de passagers, il demeure très difficile d'obtenir de l'information concernant le transport de fret dans le Nord-du-Québec, celle-ci n'étant pas rendue publique puisqu'un seul transporteur assure ou assurait les liaisons aériennes dans chaque secteur : Air Creebec (Baie-James), Air Inuit (Nunavik et Schefferville), First Air (Montréal-Kuujuuaq).

L'étude descriptive sur le transport aérien domestique au Québec citée antérieurement révèle cependant qu'entre 1987 et 1993, alors que Canadien Nord effectuait le vol Montréal-Kuujuuaq six fois par semaine avec un B-737, soit à une fréquence et avec un

46 La liste détaillée des produits admissibles et non admissibles est disponible sur le site Internet du MAINC, adresse: http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/nap/air/elg/lit_f.html.

appareil comparable à la desserte actuelle effectuée par First Air, le trafic annuel de marchandise était de 1,66 millions de kilogrammes en 1989, de 1,58 millions de kilogrammes en 1990, pour descendre à un peu plus de 1 million de kilogrammes en 1992, la dernière année complète de ce service par Canadien avant l'abandon de cette desserte par le transporteur en 1993⁴⁷. Au même moment, First Air décida d'exploiter ce service avec un B-727. Compte tenu que le contexte du transport de marchandises est le même au Nunavik depuis cette date, on pourrait croire que l'importance de ce trafic s'est sans doute accrue en raison de la croissance de la population totale. Le trafic pourrait donc se situer aux environs de 2 millions de kilogrammes par année.

Le Nunavik demeure une des régions au Québec où le transport aérien de marchandises revêt une importance certaine à cause de l'absence de liens routiers ou ferroviaires avec le sud de la province. Ainsi, les villages cris sur le littoral de la baie James sont maintenant reliés à la route Matagami–Radisson, permettant ainsi leur approvisionnement à des coûts moindres. Pour sa part, Schefferville jouit d'un lien ferroviaire avec Sept-Îles qui autorise l'approvisionnement de la région à des coûts moindres que le service aérien.

Par ailleurs, il est aussi possible de mesurer indirectement l'importance du transport de fret par avion par le biais du volume de marchandises ayant transité par la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ). Celle-ci, fondée en 1967, regroupe treize coopératives du Nord-du-Québec et est propriétaire de trois hôtels et de plusieurs sites d'hébergement dans plusieurs villages nordiques. La FCNQ coordonne le transport de plus de trois millions de kilogrammes de marchandise dans les communautés annuellement.

Le tableau 14 répartit, en poids, le courrier et le fret acheminé par voie aérienne et traité par la FCNQ pour certains villages du Nunavik de 1996 à 1999. On peut constater une augmentation importante du nombre de kilogrammes de marchandise traité par la FCNQ entre 1996 et 1999 et plus particulièrement au cours des deux dernières années. En effet de 33 514 kg traités en 1996, la FCNQ en aurait acheminé près de 200 000 en 1999.

47 Ministère des Transports, SNC-LAVALLIN, *Étude descriptive et analytique sur l'industrie du transport aérien domestique au Québec et ses perspectives d'avenir*, 1995 p. 12, Les informations sur les quantités ont été fournies par l'aéroport de Kuujuaq.

TABLEAU 14

POIDS DU COURRIER ET DU FRET TRAITÉS PAR LA FCNQ DE 1996 À 1999 (EN KILOGRAMMES)

	1996	1997	1998	1999
Akulivik	3 230	7 095	16 928	18 494
Aupaluk	2 074	2 926	6 463	7 463
Inukjuak	4 771	9 742	29 338	36 434
Ivujivik	2 743	2 551	12 266	16 343
Kuujuaq	1 171	2 196	6 522	6 764
Kuujuarapik	2 144	2 431	5 027	11 122
Puvirnituq	6 896	15 564	35 446	35 819
Quaqtaq	2 415	5 323	13 468	12 622
Salluit	5 127	10 516	23 176	36 827
Tasiujaq	2 943	4 546	9 158	9 953
Umiujaq	-	-	-	7 389
Total	33 514	62 890	157 792	199 230

Source : M. Lapierre, FCNQ

Il est à noter que ces statistiques ne représentent qu'une partie du volume de fret transporté vers le Nunavik. En effet, des entreprises privées, des pourvoies, les divers gouvernements et des particuliers sont d'importants utilisateurs du fret aérien dans cette région. Ainsi, la Société minière Raglan du Québec limitée achemine vers l'aéroport de Kattiniq environ 1 million de kilogrammes de fret annuellement, à partir de l'aéroport de Rouyn-Noranda. Hydro-Québec, avec sa flotte d'avions, transporte un volume important de marchandises vers ses aéroports de la Baie-James à partir de Montréal et Rouyn-Noranda.

2.2.5 Logistique et activités de soutien des aéroports

L'embarquement et le débarquement des passagers

Tous les aéroports du Nord-du-Québec possèdent des aérogares assurant l'accueil et le transfert des passagers en toute sécurité lors de l'embarquement et du débarquement. Lors du stationnement et de l'arrêt de l'aéronef sur l'*aire de trafic* devant l'aérogare, un responsable de la compagnie aérienne vient accueillir les passagers qui descendent de l'aéronef pour les escorter jusqu'à l'aérogare. Lors du départ, les passagers sont escortés par un représentant de la compagnie aérienne jusqu'à l'appareil. Seuls les passagers sont autorisés à accéder au côté piste. Ces procédures d'embarquement et de débarquement sont appliquées afin d'assurer le respect des mesures de sécurité et d'effectuer un contrôle strict sur les personnes ayant accès à la zone réglementée de stationnement des aéronefs. Il est connu de tous qu'il a toujours été très difficile d'appliquer des mesures de sécurité dans les petits aéroports de la Baie-James et du Nunavik et qu'il reste beaucoup à faire à cet effet.

En ce qui concerne les mesures de sûreté impliquant un point de fouille des passagers, les aéroports de Kuujuaq, Kuujuarapik, La Grande Rivière, LG-3, LG-4 et Chibougamau sont les seuls dotés d'un tel service dans le Nord-du-Québec. Ainsi les

passagers en partance des autres aéroports sur un vol régulier à horaire fixe du réseau, à destination de l'aéroport international de Montréal, doivent obligatoirement être soumis à la fouille lors d'une escale à l'un de ces aéroports ou aux aéroports de Sept-Îles et de Val-d'Or.

Le chargement et le déchargement des bagages, du fret et du courrier

Le chargement et le déchargement des bagages, du fret et du courrier nécessitent une logistique plus complexe. Les compagnies aériennes reçoivent les bagages des passagers jusqu'à moins d'une heure avant le début du chargement des aéronefs. Le fret et le courrier sont entreposés à l'aéroport ou dans les villages et apportés sur l'*aire de trafic* devant l'aérogare moins d'une heure avant le départ de l'aéronef. Considérant les limites de poids restreintes des aéronefs en fonction de la capacité des appareils et des limites imposées par la longueur de la piste et les conditions climatiques, les manutentionnaires doivent effectuer un contrôle systématique du poids des marchandises devant être chargées à bord. De plus, ces derniers doivent assurer une ségrégation des colis dans la soute en fonction des villages desservis selon l'itinéraire du vol afin d'en faciliter les opérations de déchargement. Finalement, les compagnies aériennes doivent respecter les exigences du *Règlement canadien sur le transport des matières dangereuses*.

La manutention des bagages est effectuée entre l'aéronef et l'aérogare, à partir de la salle à bagages des compagnies aériennes au départ et en direction de la salle de livraison des bagages à l'arrivée. Le chargement et le déchargement du fret et des bagages sont effectués par l'équipage et les manutentionnaires au sol des compagnies aériennes.

Le transbordement des bagages et du fret est effectué manuellement dans la majorité des aéroports entre l'aéronef et une camionnette de service. Le fret est généralement mis en réserve dans un entrepôt situé dans le village. Seuls les aéroports de Kuujuaq, Kuujuarapik, Kattiniq, La Grande Rivière et Schefferville sont dotés d'un entrepôt et d'un véhicule élévateur sur le site de l'aéroport. Air Inuit a déposé des demandes d'aide financière auprès de divers ministères et organismes pour la construction d'entrepôts dans les villages de Puvirnituk, d'Inukjuak et de Salluit.

La relative complexité du traitement du fret, associée aux courts délais pour le chargement et le déchargement, requière une logistique précise et une coordination efficace dans le travail. Malgré tous les efforts déployés, il arrive lors de situations particulières, par exemple lors d'un vol retardé, de conditions climatiques difficiles ou du manque de disponibilité du personnel, que le traitement du fret soit perturbé.

3. BILAN DES FORCES ET DES FAIBLESSES DU TRANSPORT AÉRIEN

3.1 Transport aérien et contraintes inhérentes au territoire

Le transport aérien évolue dans un environnement géographique et dans des marchés présentant leurs caractéristiques propres. Le plus souvent, les *exploitants des aéroports* et les transporteurs aériens ne peuvent modifier d'aucune façon la majorité de ces paramètres qui constituent pour la plupart des contraintes à l'exploitation. Ils doivent donc s'en accommoder et en tirer le meilleur parti possible.

Contraintes physiques

Le Nord-du-Québec présente plusieurs contraintes de nature physique qui influent sur l'exploitation des aéroports et les entreprises de transport aérien. L'étendue de la région oblige les transporteurs aériens à effectuer de longs vols pour rejoindre le cœur économique du Québec. Les vols sans escales en avions turboréactés ne sont effectués que vers Kuujuaq qui possède une piste suffisamment longue et asphaltée. Les villages de la côte de la Baie-James et la région de Schefferville sont situés par ailleurs à des distances moins considérables de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Côte-Nord, et de Montréal et Québec.

La topographie difficile à plusieurs endroits et le climat sévère obligent les transporteurs aériens à mettre de l'avant des procédures opérationnelles de vol et d'encadrement qui assurent un maximum de sécurité. Si la région de la Baie-James présente une topographie plane favorable à l'aménagement d'aéroports, la région plus au nord compte plusieurs aéroports construits en zone montagneuse ou dans la zone du pergélisol, ce qui rend plus difficile et plus onéreuse la construction d'aéroports. Le climat difficile, particulièrement durant l'hiver, oblige les *exploitants d'aéroports* à se pourvoir d'équipements de déneigement et d'entretien efficaces dans l'ensemble de la région. Le personnel doit être entraîné aux techniques de travail permettant s'assurer une exploitation continue des aéroports.

Contraintes démographiques

La faible population de la région, 30 000 personnes à la Baie-James et 10 000 personnes au Nunavik, est répartie dans une trentaine de villes, villages et localités. Environ la moitié de ces agglomérations ont moins de 1 000 habitants. Cette distribution de la population explique, en partie, la nature et la structure des services aériens dispensés par les transporteurs aériens. L'absence au Nunavik de routes et de liens par mer vers le sud, sauf durant l'été, fait en sorte que le transport aérien est tout à fait vital pour cette région, à la fois pour le transport de personnes que pour celui de l'approvisionnement en marchandises. Par ailleurs, la faible population des villages fait aussi en sorte que les aéronefs exploités sont de capacité réduite, que les escales demeurent nombreuses et que les coûts d'exploitation sont élevés.

Contraintes économiques

Les conditions économiques de la région demeurent difficiles et le taux de chômage est élevé, ce qui ne favorise pas les voyages par avion pour des motifs de vacances et d'agrément. Par contre, les populations autochtones de chacun des deux territoires ont des liens sociaux et parentaux forts, ce qui ne peut que stimuler les déplacements. La présence dans la région de grandes entreprises telles Hydro-Québec et Raglan, n'a que peu d'impact sur l'industrie du transport aérien, puisqu'elles possèdent et exploitent leurs propres aéroports et offrent les services à leurs employés.

C'est dans ce contexte et dans ce cadre que seront évaluées les forces et les faiblesses des aéroports et des services aériens.

3.2 Forces et faiblesses du transport aérien

S'il est relativement facile d'identifier certaines forces et faiblesses des diverses composantes du système de transport aérien dans le Nord-du-Québec de façon incontestable, il y a plusieurs cas qui seront soumis à titre de problématiques, dans le but de faire l'objet d'analyses ultérieures plus approfondies. Il est à noter qu'il est habituellement plus facile de corriger les lacunes des aéroports que les faiblesses des transporteurs aériens puisque les premiers sont habituellement la propriété d'organismes publics, alors que les transporteurs aériens appartiennent à des sociétés privées dont l'objectif premier demeure la rentabilité.

Au plan méthodologique, les forces et les faiblesses seront abordées concurremment au moment des commentaires sur chacun des paramètres. Un tableau synoptique sera présenté à la fin de la partie sur les aéroports et sur les services aériens.

3.2.1 Aéroports

Un réseau complet d'aéroports publics et privés

La répartition et la distribution des aéroports, tant publics que privés, sont à n'en pas douter une des plus grandes qualités du réseau d'aéroports du Nord-du-Québec. La majorité des agglomérations de la région est dotée d'un aéroport ayant des paramètres techniques permettant son utilisation par des avions multimoteurs turbopropulsés de 40 passagers ou moins. Cette couverture s'explique par l'absence de routes sur une grande partie de la région, l'avion devenant ainsi un lien obligatoire avec l'extérieur. En contrepartie, les villes du sud de la Baie-James déjà pourvues de liens routiers avec le reste du Québec, telles que Chibougamau et Matagami, sont beaucoup moins tournées vers leur aéroport. Une baisse significative de l'achalandage aux aéroports des communautés crie de la Baie-James suite à leur accès au réseau routier a été observée.

Un réseau d'aéroports exploités par les intervenants locaux

Par le passé, les aéroports des villages cris, de Schefferville et du Nunavik étaient exploités par Transports Canada et Transports Québec. Maintenant, même si la propriété de ces aéroports demeure inchangée, leur exploitation relève respectivement des conseils cris concernés, du Conseil naskapi et de l'Administration Régionale Kativik (ARK). Cette situation ne peut qu'être favorable parce qu'elle implique directement les intervenants locaux dans l'administration et la gestion de leur aéroport. Ils sont maintenant à même de constater que la gestion d'une telle infrastructure demande attention et diligence. Ils peuvent soumettre aux propriétaires des infrastructures des suggestions susceptibles d'améliorer la gestion de l'aéroport et la qualité des services rendus à la population.

Des aéroports majoritairement accessibles à tous

La majorité des aéroports sont accessibles aux aéronefs, sauf ceux qui sont la propriété et qui sont exploités respectivement par la Société minière Raglan et par Hydro-Québec. En ce qui concerne Hydro-Québec, si cette situation était appropriée au moment de la période intensive de construction des barrages et des centrales électriques, on peut s'interroger sur sa pertinence en 2003 alors que cette zone est avant tout consacrée à l'exploitation hydroélectrique et que les aéroports ne sont que peu sollicités. Il y aurait donc lieu de revoir cette problématique avec Hydro-Québec. L'ouverture de ces aéroports ne pourrait que favoriser un accroissement du nombre des mouvements et augmenter le chiffre d'affaires des transporteurs de brousse et des pourvoiries qui sont en exploitation dans cette région, sans parler des activités d'aérotourisme. L'isolement et l'éloignement de l'aéroport de Kattiniq, de même que les activités d'exploitation minière effectuées à proximité, justifient que cette infrastructure soit fermée au public et ne demeure accessible qu'après autorisation.

Une classification des aéroports qui reconnaît leur vocation et leur importance

Les deux paliers de gouvernement ont fait connaître en 1994 et 1995 leurs politiques respectives concernant les aéroports aménagés dans la région. Dans les deux cas ils ont reconnu l'importance qu'ont les aéroports pour les communautés locales, particulièrement celles qui ne sont pas reliées au réseau routier et qui demeurent isolées. Pour ces aéroports, le gouvernement fédéral s'est engagé à continuer à financer leur exploitation et à les maintenir en bonne condition tout en cherchant à améliorer leur rentabilité. Maintenant que les aéroports des villages cris côtiers sont reliés au réseau routier québécois, le Canada pourrait vouloir reclasser ces trois aéroports (Wemindji, Eastmain River, Waskaganish) comme il l'a fait par le passé pour l'aéroport de Natashquan, et chercher à les céder aux autorités locales.

De son côté, le Québec a reconnu l'importance de la majorité des aéroports de la région en les incluant dans son réseau supérieur d'aéroports. Sont exclus de cette liste les aéroports de Chisasibi, de Matagami et de Lebel-sur-Quévillon à cause de la présence d'un lien routier avec le sud et du faible niveau de leur trafic aérien. Cependant, maintenant que les villages cris de Wemindji, Eastmain River et Waskaganish sont

reliés à la route Matagami–Radisson, il y aurait lieu que le Québec réévalue la place de ces aéroports dans sa classification fonctionnelle des infrastructures aéroportuaires.

Un réseau d'aéroports relativement récents et bien entretenus

Comme l'a montré le relevé des dates de construction des aéroports, la majorité d'entre eux ont été construits il y a 25-30 ans. De façon globale, les inspections faites par Transports Canada et par Transports Québec permettent d'affirmer qu'ils ont été bien entretenus. Plusieurs ont fait l'objet de travaux majeurs au cours des dix dernières années (Matagami, Kuujuarapik, Umiujaq, Kuujuaq) et d'autres feront l'objet de travaux dans le futur de façon à maintenir les installations en bonne condition. Par ailleurs, les bâtiments se détériorent souvent plus rapidement que les aires de manœuvre et toutes les mesures devront être prises pour assurer leur bon état.

Des pistes qui répondent en majorité aux besoins

Les pistes d'atterrissage du sud de la Baie-James et de Schefferville sont en asphalte et de longueur suffisante. Celle de Lebel-sur-Quévillon ne mesure que 3 712 pieds par 100 pieds, mais compte tenu du trafic très réduit de cet aéroport et de l'absence de services aériens réguliers, il ne serait pas pertinent d'envisager un allongement de piste.

Les aéroports privés d'Hydro-Québec ont tous des pistes en gravier de 5 000 pieds de longueur qui répondent à ses besoins. Même si Hydro-Québec a récemment renouvelé sa flotte d'avions, elle maintient ses pistes en gravier. Pour sa part, la Société minière Raglan exploite son B-727 sur la piste en gravier de 6 100 pieds de longueur de l'aéroport de Kattiniq et les installations semblent répondre à ses besoins.

Hormis les aéroports La Grande Rivière, de Kuujuarapik, de Puvirnituq et de Kuujuaq, tous les aéroports des villages cris et du Nunavik offrent des pistes en gravier d'environ 3 500 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. Si ces pistes répondaient pleinement aux besoins au moment où elles ont été planifiées et construites, des améliorations devraient être envisagées pour tenir compte des changements opérationnels, économiques démographiques survenus depuis ce moment.

En effet, ces pistes ont été planifiées à l'origine pour répondre aux paramètres opérationnels des DHC-6 Twin Otter et des DC-3 en service à l'époque. Le DHC-6 n'est plus construit depuis de nombreuses années et a été remplacé en grande partie à cause de sa faible capacité d'emport, de sa vitesse faible, du fait que la cabine est non pressurisée et de ses coûts d'exploitation élevés. Le DC-3 n'est utilisé dans la région que pour le transport des marchandises par Aviation Boréal inc. de Val-d'Or. Ces avions ont été remplacés par des modèles turbopropulsés de type HS-748, Dash-8, Beech 1900D, plus gros, plus rapides, plus rentables mais présentant des caractéristiques opérationnelles plus exigeantes, notamment pour les distances de décollage et d'atterrissage. Enfin, Transports Canada a accru ses exigences réglementaires sur le plan des longueurs de piste disponibles pour les avions turbopropulsés et turboréactés, de même que pour l'exploitation des avions sur pistes en gravier.

De fait, la majorité des pistes de la Baie-James et du Nunavik sont en gravier. L'exploitation d'avions modernes turbopropulsés et turboréactés sur des pistes en gravier pose des problèmes opérationnels et impose des coûts d'exploitation accrus aux transporteurs aériens. Les avions doivent être pourvus de « gravel kit » pour être exploités sur pistes en gravier. Ces ensembles spécifiques ne sont pas toujours disponibles, réduisant d'autant les choix d'avions pour les transporteurs. Aussi, l'ingestion de gravier et de roches par les turbines, de même que les dommages aux hélices, se traduisent par des coûts supplémentaires importants pour les exploitants. Somme toute, le marché du Nord a beaucoup changé au cours des derniers 25 ans, de même que la technologie aéronautique. Des avions de 20 M\$ et plus sont choses courantes en aviation en 2003 et le Nord-du-Québec n'échappe pas à cette escalade des coûts.

Pour ces motifs, la prépondérance de pistes en gravier de 3 500 pieds n'est plus une force pour plusieurs aéroports mais constitue plutôt une entrave au développement des services aériens. Il y aurait donc lieu que le MTQ étudie la pertinence d'allonger certaines pistes d'atterrissage du Nunavik à 5 000 et 6 000 pieds et éventuellement d'effectuer le recouvrement de celles-ci en béton bitumineux pour permettre l'accès à des avions plus lourds ou plus performants.

Des systèmes de balisage lumineux adéquats dans l'ensemble

Les aéroports du Nord-du-Québec sont tous pourvus de systèmes d'éclairage lumineux adéquats, habituellement de moyenne intensité. Une amélioration souhaitable serait la généralisation aux aéroports du dispositif lumineux d'approche simplifié (ODALS), ainsi que d'indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux aéroports desservis par des transporteurs aériens réguliers et ayant des *approches de non-précision* aux instruments, et dont la piste d'atterrissage est de 5 000 pieds ou plus.

Des aides à la navigation en route et à l'approche généralement suffisantes

La région est pourvue de radiophares omnidirectionnels (VOR) à proximité des aéroports La Grande Rivière, de Schefferville et de Kuujuaq de même que de radiophares non directionnels d'approches (NDB) à la majorité des aéroports, ainsi que d'un système d'*approche de précision* (ILS) à l'aéroport de Kuujuaq et d'un radiophare d'alignement (LOC) à l'aéroport La Grande Rivière. Même si les aéroports ne rencontrent pas les normes de NAV Canada en matière de trafic pour l'installation de ILS, le Nord-du-Québec devrait compter un ou deux autres aéroports, possiblement Kuujuarapik et Puvirnituk, qui présenteraient des minima d'approche comparables à ceux des ILS de catégorie I, soit 200 pieds/sol. La technologie associée au GPS est en plein développement et les avions récents sont pourvus d'un système de contrôle de vol (Flight Management System) qui comprend, entre autres, le GPS. D'autre part, on peut s'attendre à ce que les transporteurs équipent leurs appareils moins récents de GPS au cours des prochaines années. Le GPS ne permet pour l'instant que des *approches de non-précision*. L'amélioration de la technologie permettra cependant d'ici quelques années des *approches de précision* grâce à l'ajout de stations au sol.

Des services de contrôle aérien à améliorer et des services CARS à renégocier

L'espace aérien inférieur (moins de 18 000 pieds) n'est pas contrôlé dans le Nord-du-Québec, sauf dans l'espace terminal de l'aéroport La Grande Rivière, ce qui laisse le soin aux pilotes volant aux instruments de faire connaître leur présence et de s'éviter par le biais des communications radio et des systèmes anti-collisions embarqués (TCAS-Traffic Alert & Collision Avoidance System), si installés. L'espace aérien inférieur non contrôlé dans le reste du Canada commence à des latitudes souvent plus nordiques et pouvant varier selon les régions (entre le 58° et le 62°), ce que NAV Canada justifie par le niveau de trafic. De plus, l'espace terminal de plusieurs aéroports comparables aux aéroports de la région ailleurs au Canada (Wabush, Iqaluit, Churchill, Inuvik, Norman Wells, par exemple) est contrôlé. Par ailleurs, il à noter que l'espace aérien inférieur de l'état de l'Alaska est contrôlé.

Il y aurait donc lieu que NAV Canada revoit la structure du contrôle aérien dans l'espace aérien inférieur du Nord-du-Québec et évalue l'opportunité d'introduire un tel contrôle pour des motifs de sécurité des vols IFR sur les trajets les plus achalandés et/ou dans la région terminale des aéroports les plus actifs comme ceux de Kuujuarapik, Puvirnituq et Kuujuaq. Ces mesures seraient d'autant plus faciles à implanter et à gérer que NAV Canada a amélioré de façon significative la couverture radar du Nord-du-Québec au cours des dernières années.

Par ailleurs, des services CARS ou FSS sont disponibles dans tous les aéroports des villages cris et du Nunavik, à l'exception de l'aéroport de Chisasibi (et de Schefferville). Des négociations devraient être entreprises avec Transports Canada et NAV Canada pour que ces services y soient offerts au même titre que les autres aéroports exploités en milieu autochtone. De même, des discussions devraient être entreprises avec le transporteur concerné et possiblement avec NAV Canada pour définir les procédures opérationnelles et identifier les solutions de rechange en l'absence occasionnelle d'observateurs et communicateurs, particulièrement en dehors des heures régulières, dans le but d'augmenter le niveau de sécurité aérienne.

Aussi, les CARS du Nunavik sont les seules installations au pays dont les dépenses d'exploitation et les coûts d'immobilisation sont assumés par une province, le Québec, et non par NAV Canada. Cette situation devrait être régularisée le plus tôt possible.

Des équipements d'entretien adéquats et en nombre suffisant

Les aéroports du Nord-du-Québec sont entretenus de façon satisfaisante en été et en hiver et possèdent les équipements nécessaires pour effectuer ces tâches. Compte tenu de la prépondérance des pistes en gravier, il est requis d'avoir sur place ou à proximité une niveleuse pour travailler périodiquement au reprofilage des aires de manœuvre. Le fait que deux niveleuses doivent transiter par bateau entre les aéroports ne semble pas poser problème. Le nombre de mécaniciens effectuant l'entretien et la réparation des équipements se limitait à un seul, mais l'ARK a récemment procédé à l'embauche de personnel supplémentaire.

Un contrôle de sécurité souvent inadéquat des aires de manœuvres

Pour des motifs de sécurité, il revient aux *exploitants des aéroports* de prendre toutes les mesures requises pour éviter les incursions sur les pistes, les voies de circulations et les *aires de trafic* par les animaux et par les personnes non autorisées. Tous les aéroports susceptibles d'être traversés ou envahis par des troupeaux d'animaux comme les caribous devraient être entourés de clôtures suffisamment hautes. Le MTQ évalue la possibilité de procéder à l'installation de clôtures à ses aéroports qui n'en possèdent pas, soit Quaqtaq, Kangirsuk et Kangiqsujaq.

Par ailleurs, il a été constaté à de nombreuses reprises que des personnes non autorisées ont facilement accès aux *aires de mouvement* et en particulier à l'*aire de trafic*, la barrière de contrôle demeurant ouverte ou non cadenassée. De plus, le personnel autorisé, dont le personnel des transporteurs aériens, n'observent pas toujours les procédures de sécurité et s'approchent des avions alors que les hélices sont encore en mouvement.

Des facilités de ravitaillement qui pourraient être améliorées

Le carburateur est disponible dans l'ensemble de la région, exception faite des aéroports des villages cris. Cette situation s'explique par la disponibilité de ce carburant à proximité, c'est-à-dire à l'aéroport La Grande Rivière. Par ailleurs, on remarque le peu de points d'approvisionnement en carburant d'aviation de type 100LL au Nunavik, qui n'est disponible à la pompe qu'à l'aéroport de Kuujuaq. Il est cependant disponible en baril à sept autres aéroports du Nunavik, mais le baril entier doit être acheté même si les besoins sont inférieurs. Cette situation nuit à la venue d'avions privés et commerciaux propulsés par des moteurs à combustion interne. Malgré un volume de vente qui serait sans doute modeste, des efforts devraient être entrepris pour doter certains aéroports du Nunavik des installations pour la livraison aux avions de carburant en vrac. Cette mesure pourrait contribuer à stimuler l'écotourisme au Nunavik.

Des services d'urgence et de lutte contre les incendies d'aéronefs à améliorer

Tous les aéroports certifiés doivent avoir un plan de mesures d'urgence adapté à leur aéroport. Il est loin d'être certain que le personnel en place a reçu la formation requise et que les exercices requis, théoriques et pratiques, ont été effectués tel qu'exigé par les normes. Par ailleurs, aucun des aéroports du Nord-du-Québec ne rencontre l'exigence de 2 800 mouvements annuels de vols réguliers effectués par des avions de 20 passagers et plus requise pour offrir les services de protection aux incendies d'avions définis dans le RAC 308. Malgré ce fait, plusieurs villages offrent quand même des services municipaux de protection incendie aux aéroports par le biais d'ententes spécifiques. Si les aéroports de Kuujuaq et Kuujuarapik voient leurs mouvements annuels respectifs dépasser le seuil de 2 800 et se voient dans l'obligation d'offrir les services définis dans le RAC 308, des solutions devront être envisagées pour palier le fait que le temps d'intervention serait actuellement au-delà des exigences du RAC.

Des bâtiments aéroportuaires appropriés mais vieillissants

L'exploitation d'un aéroport suppose la présence de divers bâtiments (aérogare, garage, cabanons de service, etc.) en bon état. Dans l'ensemble des aéroports du Nord-du-Québec, on peut affirmer que les bâtiments sont en nombre suffisant. Les aéroports des villages cris et du Nunavik ont été construits à partir des années 1980. Des inspections récentes du MTQ ont montré que plusieurs bâtiments au Nunavik commencent à se détériorer et doivent faire l'objet de travaux de réfection. D'ailleurs, le MTQ reconstruira en 2005-2006 l'aérogare de l'aéroport de Kuujuarapik qui est désuet et inadéquat. En ce qui concerne les entrepôts de fret, Air Inuit est d'avis que des entrepôts sont requis à trois aéroports. Toutefois, leur financement semble problématique.

La nécessité d'une formation continue du personnel d'exploitation

Le personnel d'exploitation des aéroports du Nord-du-Québec affecté à l'entretien d'hiver et d'été a reçu une bonne formation initiale pour accomplir leurs fonctions. Il n'est pas évident que ce personnel a obtenu une formation récurrente pour maintenir leur compétence et les renseigner sur les développements les plus récents dans leur champ de travail. Il importe pour des motifs de sécurité, d'efficacité et d'appartenance qu'un programme de formation continue soit offert aux travailleurs des aéroports.

3.2.2 Tableau synoptique des forces et des faiblesses des aéroports

TABLEAU 15

TABLEAU SYNOPTIQUE DES FORCES ET DES FAIBLESSES DES AÉROPORTS

Forces	Faiblesses	Commentaires et remarques
Un réseau complet d'aéroports publics et privés		La majorité des villages même parmi les plus petits a un aéroport
Des aéroports exploités par les populations locales		Permet une implication locale et une responsabilisation des utilisateurs de l'aéroport
Une accessibilité libre à la majorité des aéroports	Accessibilité autorisée seulement aux aéroports d'Hydro-Québec	Des démarches à faire pour rendre libre l'accès aux aéroports d'Hydro-Québec
Des aéroports dont le rôle essentiel est reconnu par les deux niveaux de gouvernement		Cette reconnaissance assure la survie et le développement de ces aéroports
	Une majorité de piste de 3 500 pieds de longueur	Étudier la pertinence d'allonger certaines pistes à 5 000-6 000 pieds
	Une majorité de pistes en gravier	Étudier la pertinence de couvrir certaines pistes de revêtement bitumineux.

Suite

Forces	Faiblesses	Commentaires/remarques
Des systèmes de balisage lumineux adéquats		Étudier la pertinence d'ajouter des systèmes ODALS à certains aéroports pour accroître la fiabilité et la sécurité, ainsi que des PAPI aux pistes de 5 000 pieds et plus
Des aides à la navigation en route et à l'approche suffisantes		Suivre de la technologie GPS
	Espace aérien inférieur non contrôlé (moins de 18 000 pieds)	Évaluer cette problématique avec les transporteurs aériens et NAV Canada
Des installations CARS relativement efficaces	Absence de CARS à Chisasibi et à Schefferville et en dehors des heures d'exploitation à certains autres aéroports.	Régler les problèmes reliés aux opérations des transporteurs en dehors des heures d'exploitation des CARS. Négocier le financement des CARS du Nunavik avec Transports Canada et NAV Canada
Des équipements d'entretien adéquats et efficaces		
	Un contrôle inadéquat de la sécurité des aires de manœuvre	Installer des clôtures périphériques lorsque requis et mieux contrôler l'accès à l'aire de trafic
Des bonnes facilités de ravitaillement pour le carburéacteur	Disponibilité de carburant d'aviation 100LL en barils seulement à quelques sites	Évaluer la pertinence d'installer des pompes de distribution de carburant 100LL à certains aéroports
	Des plans d'intervention d'urgence à améliorer	Entraîner le personnel face aux urgences et effectuer le suivi de la nouvelle réglementation contre les incendies d'aéronefs (RAC 308)
Des bâtiments aéroportuaires appropriés et récents	Leur état pourrait être meilleur	Surveiller l'état des bâtiments et instaurer un programme de réfection, si requis
	Absence d'un programme de formation continue du personnel	Le personnel d'entretien doit avoir un programme de formation continue pour des motifs de sécurité et d'efficacité

3.2.3 Services aériens

Des services aériens réguliers offerts presque partout dans le Nord-du-Québec

La disponibilité des services de transport aérien dans la région est sans aucun doute l'une des plus grandes forces de ces services. En effet, la presque totalité des agglomérations sises dans le Nord-du-Québec et possédant un aéroport sont desservies par des transporteurs aériens, les exceptions étant Lebel-sur-Quévillon et Matagami. D'ailleurs, cette dernière a perdu ce service il y a quelques années seulement avec la baisse des activités économiques dans la région. Si la conjoncture changeait, il pourrait y avoir reprise des vols à cet aéroport. Quant aux villages cris de Mistissini, Oujé-Bougoumou et Waswanipi et à la ville de Chapais, ils sont desservis par

l'aéroport de Chibougamau, et le secteur de Valcanton–Villebois est desservi par l'aéroport du Rouyn-Noranda.

La propriété des transporteurs aériens réguliers par des intérêts locaux

Alors qu'auparavant le Nord-du-Québec était desservi par des transporteurs aériens qui étaient la propriété d'investisseurs du sud du Québec, la signature de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois a modifié en profondeur la donne et a permis l'acquisition de ces transporteurs et la création d'autres par des regroupements financiers autochtones. C'est ainsi que First Air, Air Inuit, Air Creebec et Air Wemindji sont la propriété des populations autochtones habitant le Nunavik et la Baie-James. Enfin, Aviation Québec Labrador qui desservait la région de Schefferville jusqu'à sa faillite en avril 2003, était la propriété d'investisseurs autochtones. Si toutes ces entreprises doivent atteindre la rentabilité financière, il ne fait pas de doute que le service à la population constitue aussi un des objectifs de ces entreprises et représente en fait la raison même de leur acquisition.

La présence de monopoles et de clientèles captives

L'introduction de la déréglementation économique dans le transport aérien en 1984 et l'acquisition de transporteurs aériens par les autochtones dans le Nord-du-Québec a conduit au cours des années à l'élimination des concurrents et à la création de monopoles régionaux en transport aérien à la Baie-James, au Nunavik et à Schefferville. Ces monopoles sont exacerbés par l'absence de routes vers le sud au Nunavik et à Schefferville, où les transporteurs offrent leurs services à des clientèles captives.

Ce contexte commercial est favorable à une tarification élevée. Cependant, la propriété des transporteurs aériens par les regroupements autochtones limite sans doute cette tendance à la hausse des tarifs. Il est à noter toutefois que cette absence de concurrence n'est pas propre au Nord-du-Québec et s'applique à l'ensemble du pays depuis la disparition du groupe Canadien International. En fait dans le sud du pays la concurrence est maintenant le fait des transporteurs de type Westjet qui ne sont exploités cependant que dans les grands marchés. Il faut donc s'attendre à ce que les monopoles du Nord-du-Québec perdurent encore plusieurs années.

Une fréquence de vols élevée et des services fiables et ponctuels

L'analyse des vols a démontré que les transporteurs aériens offrent un horaire de vols comportant des fréquences très intéressantes compte tenu des populations desservies. Ainsi, un village aussi peu peuplé qu'Aupaluk (206 habitants) au Nunavik est desservi une fois par jour en semaine alors que Puvirnituk avec une population de 1 327 personnes en reçoit quatre. Il est reconnu que la fréquence des services aériens constitue un des principaux éléments d'un service aérien de qualité. Cette fréquence élevée des vols s'explique facilement par l'isolement total des villages du Nunavik. Ce constat sur la fréquence des vols s'applique aussi au territoire de la Baie-James, malgré le fait qu'il soit relié depuis peu au réseau routier de la province. Malgré l'impossibilité d'accéder au relevé des transporteurs aériens concernant la fiabilité et la ponctualité des

vols, il est admis que le nombre de vols annulés demeure faible compte tenu des conditions climatiques, et que les vols atteignent une très bonne ponctualité.

Nombreux vols avec plusieurs escales

Au Nunavik et à la Baie-James, l'analyse des horaires montre que les vols sans escales demeurent rares, ce qui accroît d'autant la durée des vols. La faible population du Nord-du-Québec et des différents villages explique le nombre élevé des escales. Même avec des avions de faible capacité et des vols combi (passagers/cargo) il est difficile pour les transporteurs de planifier des vols directs sans escales. Cette situation devrait perdurer et constitue une contrainte opérationnelle.

Durée de vol élevée pour les vols de Montréal vers la côte d'Hudson

Le Nord-du-Québec est vaste et les distances considérables, particulièrement entre Montréal et le Nunavik. Compte tenu de la présence d'une piste asphaltée de longueur suffisante à Kuujuaq, il est possible pour First Air d'offrir une liaison Montréal-Kuujuaq en B-727 d'une durée de vol de 2 h 30 pour une distance de 1 530 km. Cette possibilité n'existe pas pour les vols à destination de Kuujuarapik et de Puvirnituk qui n'offre chacun que des pistes en gravier de 5 000 pieds de longueur. Ces vols doivent donc être effectués en Dash-8 et la durée de vol vers Kuujuarapik est de 2 h 50 pour une distance de 1 075 km et de 5 h 35 vers Puvirnituk avec les escales en route pour une distance totale de 1 670 km de Montréal. Ces vols, effectués six jours par semaine⁴⁸, ont une durée très longue; il serait opportun d'évaluer la possibilité de corriger cette lacune qui affecte la population de la côte d'Hudson.

La distance entre les villages cris de la Baie-James et Montréal est également appréciable et la durée des vols effectués par des appareils de type Dash-8 et Beech 1900 demeure longue à cause du nombre élevé d'escales et de la vitesse relativement faible de ces appareils comparativement aux turboréactés. Il y a 830 kilomètres entre Montréal et Waskaganish via Val-d'Or, et ce trajet par avion nécessite 2 h 30, alors qu'un vol entre Montréal et Chisasibi (situé seulement 260 kilomètres plus loin) nécessite 4 h 30 de vol étant donné le temps requis pour les trois escales supplémentaires. L'introduction de turboréactés permettrait de réduire les temps de vol mais à cause de la population réduite des villages, il demeurerait difficile de planifier des vols sans escales.

Tarifcation comparable aux autres régions du Québec

Les analyses des experts en tarifcation ont démontré que les tarifs demandés dans les différents secteurs du Nord-du-Québec ne sont pas discriminatoires et demeurent comparables aux autres régions du Québec. Le niveau des tarifs aériens serait, avant tout, fonction des distances et du nombre de passagers. Les distances étant grandes dans la région et les appareils utilisés petits, les coûts sont élevés.

⁴⁸ Air Inuit a récemment instauré un vol direct La Grande Rivière-Puvirnituk deux jours par semaine, ce qui diminue le nombre d'escales et le temps de vol (4 h 40) pour la liaison Montréal-Puvirnituk.

Des programmes d'aide au transport aérien adaptés aux besoins

Le Nord-du-Québec est vaste et les distances considérables vers le sud du Québec. L'approvisionnement en denrées périssables et autres biens de consommation est effectué presque exclusivement par avion au Nunavik. Pour contrer les effets négatifs de cette situation pour les populations du Nunavik, les gouvernements du Canada et du Québec y ont instauré trois programmes d'aides, à savoir le Programme d'approvisionnement alimentaire par la poste, le Programme de réduction des tarifs aériens et le Programme de réduction du coût du transport des marchandises. Il est à noter que les personnes de ces régions qui ont des revenus d'emploi peuvent se prévaloir en plus des déductions fiscales s'appliquant aux résidents des régions éloignées. Tous ces programmes ont pour objectif de réduire les coûts d'approvisionnement des populations des régions isolées et éloignées.

Une flotte vieillissante d'avions qui devra être rajeunie

La composition de la flotte des transporteurs a été dictée, historiquement, par les caractéristiques des infrastructures aéroportuaires, par les avions disponibles correspondant aux besoins et par les ressources financières des entreprises. C'est ainsi que la présence de DHC-6 Twin Otter chez Air Inuit s'expliquait par leur capacité ADAC (avion à atterrissage et décollage courts) alors que les pistes aménagées à l'origine par cette entreprise étaient courtes et cahoteuses. Par ailleurs le HS-748 se retrouve maintenant chez Air Inuit et Air Creebec à cause de sa bonne capacité de charge, l'existence d'un modèle avec porte cargo, de sa disponibilité à l'époque et de son coût d'acquisition raisonnable. Des raisons similaires expliquent la présence de B-727 chez First Air.

Ces trois modèles d'avions ont des coûts d'exploitation élevés, ne sont plus fabriqués, ont pris de l'âge et ne répondent plus nécessairement aux besoins des transporteurs. Ils devront être remplacés à court et à moyen terme par des avions modernes plus coûteux à l'achat mais moins cher à exploiter et moins bruyants. D'ailleurs, les transporteurs ont commencé à renouveler leur flotte en faisant l'acquisition de Dash-8 (Air Creebec, Air Inuit, Hydro-Québec). Air Inuit remplacerait bientôt ses HS-748 par des ATR-42 et First Air évalue présentement quelques avions pour remplacer ses B-727 de technologie dépassée. Les limites imposées par la présence de pistes en gravier de 3 500 pieds peu poser une contrainte supplémentaire au choix des transporteurs.

Un approvisionnement efficace des populations en denrées périssables et en marchandises

Le Nunavik est totalement tributaire de l'avion pour l'approvisionnement en denrées périssables et en biens de consommation courante puisque le bateau ne ravitaille les villages que durant la saison estivale et transporte principalement les matières pondéreuses comme les matériaux de construction et l'équipement lourd. L'approvisionnement des autres biens, et en particulier les denrées périssables, revient à l'avion. Le système d'approvisionnement mis sur pied au Nunavik par Air Inuit et First Air, et par le passé par Air Creebec à la Baie-James sont efficaces tout en ayant

fait l'objet de critiques en matière de tarification. Les transporteurs aériens sont dotés de B-727 et de HS-748 tout cargo et combi (passagers/cargo) qui peuvent répondre adéquatement aux besoins. Par ailleurs, les résidents de Puvirnituk désireraient voir la piste de leur aéroport allongée afin de pouvoir être desservi par un appareil à turboréaction.

Des services d'évacuation aéromédicale efficaces

La région est pourvue d'hôpitaux ou de dispensaires qui peuvent accueillir et soigner les cas plus ou moins graves, selon les endroits. Pour les cas les plus graves et les plus urgents, un système d'évacuations aéromédicales s'est constitué, qui fait appel selon les cas aux transporteurs aériens réguliers, aux vols commerciaux nolisés ou au Service aérien gouvernemental. Certaines lacunes sont observées quant à l'équipement médical de certains appareils utilisés. Quant à l'accessibilité limitée à l'hôpital régional de Puvirnituk par le Service aérien gouvernemental, des mesures ont été prises à l'hiver 2005 et la situation devrait s'améliorer dans le futur.

La présence de services aériens corporatifs importants

Le Nord-du-Québec se caractérise par la présence de services aériens corporatifs importants. Hydro-Québec, pour réaliser sa vocation de pourvoyeur d'électricité à la population et à l'industrie, exploite ses propres aéroports et sa flotte d'avions dans le couloir de développement hydroélectrique de la Baie-James. De même, la Société minière Raglan exploite l'aéroport de Kattiniq et son propre avion pour l'approvisionnement de sa mine et pour le transport de son personnel. Si ces deux entreprises contribuent de façon significative au développement économique du nord, elles demeurent isolées et peu intégrées au milieu socio-économique.

3.2.4 Tableau synoptique des forces et des faiblesses des services aériens

TABLEAU 16

TABLEAU SYNOPTIQUE DES FORCES ET DES FAIBLESSES DES SERVICES AÉRIENS

Forces	Faiblesses	Commentaires et remarques
Des services aériens réguliers offerts presque partout dans le Nord-du-Québec		Seuls les aéroports de Matagami et Lebel-sur-Quévillon n'ont pas de services aériens réguliers
Des transporteurs aériens aux mains d'intérêts locaux		First Air, Air Inuit, Air Creebec et Air Wemindji appartiennent à des intérêts autochtones
	Les transporteurs aériens ont des monopoles qui desservent, à tout le moins au Nunavik, une clientèle captive	Les monopoles ne semblent cependant pas favoriser la hausse des tarifs.
La fréquence des vols est élevée		La fréquence des vols est un des indicateurs de la qualité d'un service aérien
	De nombreux vols avec plusieurs escales	La faible population des villages et l'objectif de rentabilité expliquent le nombre d'escales des vols
	Durée élevée des vols entre Montréal et la côte d'Hudson	L'absence de pistes plus longues et asphaltées empêche l'utilisation de turboréacteurs vers la côte d'Hudson
Tarifification comparable aux autres régions du Québec et du Canada		La tarification est non discriminatoire et basée sur la distance et le nombre de passagers
	Une flotte d'avions qui devra être rajeunie	Les avions du type DHC-6, HS-748, B-727 devront être remplacés à court terme
Des programmes d'aide au transport aérien adaptés		Les trois programmes réduisent les coûts d'approvisionnement des populations résidentes
Des méthodes d'approvisionnement efficaces		Les transporteurs aériens ont développé au cours des années des méthodes efficaces de transport des marchandises
Des services d'évacuations aéromédicales efficaces		Les transporteurs aériens réguliers, de nolisement et le SAG ont développé des services d'évacuations efficaces
Des services aériens corporatifs importants		Hydro-Québec et la SMRQ exploitent des services aériens corporatifs à leurs aéroports. Ces entreprises sont peu intégrées au milieu socio-économique

3.2.5 Aviation spécialisée (hélicoptères, aviation de brousse)

Il est beaucoup plus difficile d'identifier les forces et les faiblesses de ce secteur d'activité du transport aérien à cause de ses caractéristiques propres, différentes des secteurs traditionnels de l'aviation. Dans les deux cas (hélicoptères et aviation de

brousse), les entreprises sont habituellement petites, exploitées de façon saisonnière et sensibles à la conjoncture économique. De plus, les transporteurs aériens qui exploitent les hélicoptères et les hydravions ont une mentalité d'entrepreneurs indépendants et ont toujours développé leurs propres infrastructures, répondant spécifiquement à leurs besoins.

On peut déplorer que l'industrie de l'hélicoptère et de l'aviation de brousse ne fonctionne qu'une partie de l'année mais la nature des activités, soit l'exploration minière, les relevés géotechniques et scientifiques pour l'hélicoptère, et les activités reliées à la chasse et la pêche pour l'hydravion, explique ce constat. Les récessions économiques, par exemple, influencent beaucoup l'exploration minière, les budgets pour les projets de recherche scientifique et l'importance des sommes consacrées par les personnes pour les loisirs. Par ailleurs, la base d'opération des activités est souvent appelée à changer d'une année à l'autre dans le cas du travail effectué en hélicoptère ce qui explique le faible nombre d'infrastructures permanentes. Dans le cas de l'aviation de brousse, les transporteurs exploitent souvent leurs propres pourvoiries, excluant les transporteurs aériens concurrents. Somme toute, l'aviation spécialisée a atteint une certaine maturité économique et les services offerts, tout comme les installations, répondent aux besoins.

S'il existe des faiblesses, elles se situent au plan de la disponibilité de quais, de rampes et de carburant d'aviation de type 100LL pour les propriétaires privés d'hydravions qui désirent pratiquer l'aérotourisme. Ces manques se situent à l'échelle du Québec et non pas uniquement dans le Nord-du-Québec, mais elles y demeurent toutefois plus aiguës. Il y aurait donc place pour des améliorations importantes à cet effet.

4. TENDANCES ET PISTES D'INTERVENTION

4.1 Importance du transport aérien dans le Nord-du-Québec dans une perspective de développement économique

Les chapitres précédents ont démontré de façon éloquentes l'importance du transport aérien dans le Nord-du-Québec. Toutefois, cette importance varie selon les secteurs et croît du sud au nord. Ainsi, le transport aérien joue un rôle beaucoup plus important au Nunavik qu'à la Baie-James par exemple. Ces différences sont issues, entre autres, du degré d'isolement des communautés, de la présence ou de l'absence d'un réseau routier relié à celui du Québec et du niveau d'intégration des milieux aux activités économiques du sud.

4.1.1 Secteur sud de la Baie-James

On peut affirmer que le secteur sud de la Baie-James, qui englobe les municipalités de Matagami, Chibougamau, Chapais, Lebel-sur-Quévillon, les localités de Valcanton et Villebois et de plus en plus les villages cris de Mistissini, Waswanipi et Oujé-Bougoumou, participe pleinement à l'économie de marché qui a cours au Québec. Traditionnellement, ce secteur a poursuivi des activités économiques liées à l'exploitation des ressources minières et forestières et son niveau d'emploi a fluctué au rythme de la conjoncture économique. Ce modèle de développement devrait se poursuivre.

Les liens des diverses agglomérations avec leur aéroport ressemblent beaucoup à ceux qui existent en Abitibi-Témiscamingue et plus au sud du Québec. Cette situation s'explique par l'intégration de la région à l'économie du sud et par la présence d'un réseau routier développé qui fait corps avec celui du Québec. Sous plusieurs aspects, ce secteur du Nord-du-Québec est tout à fait comparable aux autres régions du sud de la province et le rôle des aéroports est identique. Essentiellement, les aéroports y sont en aval du développement économique et n'ont pas cette vocation essentielle qui est le propre des aéroports en zone isolée et enclavée. Somme toute, les aéroports de sud de la Baie-James servent avant tout aux déplacements d'affaires.

Par ailleurs, la mise en œuvre des nouveaux projets de développement hydroélectrique à la Baie-James ne devrait affecter que de façon marginale le trafic des aéroports de la Baie-James. Pour le projet Eastmain-1 par exemple, le trafic sera augmenté à l'aéroport de Némiscau de quatre vols par semaine, soit deux vers Val-d'Or et deux vers Bagotville. Un appareil d'Air Creebec est nolisé à cet effet et le projet devrait prendre fin en 2006⁴⁹.

49 Marin, G., (2003), Communication personnelle, Société de développement de la Baie James.

4.1.2 Villages cris

La vocation des aéroports des villages cris s'est modifiée de façon drastique avec la construction de routes d'accès à chacun des villages vers la route Matagami-Radisson, elle-même reliée au réseau routier du Québec. Autrefois enclavés et isolés, les villages cris sont maintenant en contact les uns avec les autres par la route et avec le reste du Québec.

Ces changements ont un impact considérable sur les aéroports qui n'ont plus le rôle vital d'assurer l'approvisionnement en denrées périssables et en biens de consommation, et de permettre aux habitants de quitter leur village. Maintenant, l'aéroport joue un rôle plus classique en permettant les déplacements d'affaires et d'agrément, ainsi que les évacuations aéromédicales. Aujourd'hui, la population peut choisir son moyen de déplacement et n'est plus dépendante du transport aérien. Ce changement de vocation amènera possiblement le gouvernement fédéral à modifier la classification de ces aéroports et à retirer son aide financière à l'exploitation et aux immobilisations pour tenir compte de leur nouvelle vocation comme il l'a fait par le passé dans des situations comparables.

Parallèlement à ces changements, les transporteurs aériens de cette région, à savoir Air Creebec et Air Wemindji, ont dû modifier leurs opérations pour s'adapter à la nouvelle situation.

4.1.3 Zone de développement hydroélectrique de la rivière La Grande

Le couloir géographique qui s'étire de Radisson à Caniapiscau correspond à la zone développée par Hydro-Québec dans les années 70 pour la production d'électricité. Les phases de construction des barrages et des centrales sont depuis longtemps terminées même si Hydro-Québec réalise occasionnellement des travaux de réfection et d'amélioration de ses installations. Ce secteur est essentiellement dédié à la production électrique.

Tous les sites importants d'Hydro-Québec, de Radisson à Caniapiscau et celui de Némiscau, sont desservis par la route. Les aéroports d'Hydro-Québec n'ont donc plus le rôle vital qui était le leur à l'époque où la totalité des biens étaient livrés par avion. Cependant, ils ont conservé une fonction essentielle dans la chaîne d'activités d'Hydro-Québec puisque l'entreprise a choisi de déplacer par avion ses employés environ deux fois par mois entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail plutôt que de les inciter à habiter sur le territoire, ou de les affecter pour de plus longues périodes à leur lieu de travail, comme c'était le cas au moment de la construction des barrages et des centrales.

Cette façon de fonctionner a forcé Hydro-Québec à se doter d'aéroports utilisables toute l'année et pourvus des aides à l'approche susceptibles de garantir une très bonne fiabilité des vols. Hydro-Québec exploite ses propres avions entre Montréal, l'Abitibi-Témiscamingue et la Baie-James et Montréal, Québec, le lac Sain-Jean et la Baie-James pour assurer le transport de ses employés et ceux de ses sous-traitants. Afin d'augmenter la fiabilité de ses vols et de diminuer ses coûts d'exploitation, Hydro-Québec a remplacé ses CV-580 vieillissants par des DHC-8-Q400 plus performants. Bref, les aéroports d'Hydro-Québec sont essentiels pour le bon fonctionnement de l'entreprise et ils auraient eu une fonction beaucoup moins importante si la Société avait opté pour une affectation différente de son personnel.

La situation de l'aéroport de Kattiniq est un peu comparable à celle des aéroports d'Hydro-Québec, sauf que la SMRQ doit utiliser obligatoirement son aéroport pour son approvisionnement et pour le transport de son personnel, aucun autre moyen de transport n'étant disponible. Le bateau sert uniquement au transport du minerai et de l'équipement lourd de production. La raison d'être des aéroports d'Hydro-Québec et de la SMRQ est intrinsèquement liée aux activités de ces entreprises et leur survie en dépend totalement.

4.1.4 Nunavik

Les caractéristiques géographiques, démographiques et économiques du Nunavik expliquent toute l'importance que prennent sur ce territoire les aéroports et les services aériens. Le Nunavik est un immense territoire où la population est dispersée dans 14 villages côtiers, de Kuujuarapik et Whapmagoostui au sud-ouest à Kangiqsualujuaq au nord-est. Aucune route ne relie les villages entre eux ou au sud de la province, qui constitue leur source d'approvisionnement en nourriture et en biens. Les soins de santé spécialisés se trouvent aussi dans le sud et les habitants du Nunavik doivent donc emprunter l'avion pour les obtenir.

La problématique du développement économique du Nunavik est semblable à celle des villages cris de la Baie-James. Dans les deux cas le niveau d'emploi est faible et les entreprises privées rares. Les services publics (municipalité, santé, éducation, etc.) offrent plusieurs emplois aux résidents des villages mais souvent ils ne peuvent occuper que les postes les moins rémunérés à cause de leur niveau d'instruction. Aussi, dans le secteur du transport aérien, plusieurs postes doivent être comblés pour l'entretien des aéroports, les services de radiocommunications et d'observations météorologiques (CARS) et les services au comptoir des transporteurs aériens, de même que plusieurs postes de pilotes.

Le nombre d'emplois dans le secteur du transport aérien est limité et la croissance du niveau d'emploi à la Baie-James et au Nunavik passe par l'implantation d'entreprises. Les perspectives à ce niveau sont difficiles à évaluer puisque tributaires de l'exploitation des ressources naturelles. Toutefois, le lancement de nouveaux projets hydroélectriques

dans la région de la Baie-James devrait se traduire par la création de plusieurs emplois pour les Cris de la Baie-James.

4.1.5 Secteur de Schefferville

L'aéroport de Schefferville joue un rôle pivot dans la région malgré la présence du lien ferroviaire entre Schefferville et Sept-Iles puisque le transport des passagers par train n'est offert qu'une fois par semaine. L'aéroport est la porte d'entrée de cette région pour les nombreux chasseurs et pêcheurs qui viennent pratiquer ces activités dans les pourvoies de la Côte-Nord et du Nunavik situées dans ce secteur. Le transporteur aérien Nolinor effectue régulièrement la navette entre Montréal et Schefferville durant la période de la chasse aux caribous. Hors saison, l'aéroport est beaucoup moins occupé et dessert les populations de Schefferville, de Kawawachikamach et de Matimekossh. Le seul transporteur à offrir ce service est Air Inuit, depuis la faillite d'Aviation Québec Labrador, en avril 2003.

4.2 Amélioration des infrastructures et de la sécurité des opérations

Tel que mentionné antérieurement et en particulier au chapitre 3, les infrastructures aéroportuaires du Nord-du-Québec sont généralement en nombre suffisant, en bonnes conditions et sont pourvues des équipements appropriés. Malgré ce constat, quelques améliorations pourraient être apportées aux aéroports pour augmenter leur efficacité et leur sécurité et pour permettre l'amélioration des services aériens par les transporteurs.

Tout d'abord, il y aurait lieu de s'interroger sur la pertinence d'allonger à 5 000 ou 6 000 pieds la piste d'atterrissage de certains aéroports afin de permettre leur utilisation à pleine charge par des avions plus lourds et plus performants, en particulier des turboréacteurs. En effet, l'augmentation de la population des villages, à moyen et à long terme, pourrait faire augmenter la demande et commander l'utilisation d'appareils nécessitant des pistes plus longues. Parallèlement, le recouvrement de quelques pistes avec un revêtement bitumineux, en plus de faciliter l'entretien d'été et d'hiver, pourrait encourager l'introduction des turboréacteurs sur certains trajets à partir de Montréal afin d'en réduire les temps de vol. Les aéroports les plus susceptibles de nécessiter un allongement et/ou un asphaltage des pistes sont ceux de Kuujuaupik, de Puvirnituk et d'Inukjuak au Nunavik, et de Chisasibi à la Baie-James à cause de la présence de l'hôpital régional.

L'ajout de systèmes visuels ODALS et PAPI pourrait contribuer à augmenter la fiabilité et la sécurité des atterrissages. Aussi, l'installation de clôtures périphériques à tous les aéroports susceptibles d'être parcourus par les caribous améliorerait le niveau de sécurité. À cet effet, le MTQ évalue la pertinence de doter ses aéroports qui n'en ont pas de barrières et de clôtures périphériques. Aussi, le contrôle de l'accès à l'aire de trafic des aéroports doit être amélioré afin de diminuer les risques d'accidents.

Les services CARS disponibles sur la presque totalité du territoire de la Baie-James et du Nunavik devraient être aussi présents à Chisasibi et à Schefferville. Aussi, les frais d'immobilisation et d'exploitation des CARS du Nunavik devraient être défrayés par Transports Canada ou NAV Canada comme c'est le cas à la Baie-James et dans le reste du Canada. Des négociations devraient être entreprises à cet effet le plus rapidement possible. Enfin, les modalités d'opération d'Air Inuit en dehors des heures d'exploitation des CARS devraient faire l'objet d'une entente entre le transporteur et l'ARK afin de garantir une exploitation tout à fait sécuritaire des aéroports.

La compétence du personnel travaillant aux aéroports est de première importance pour des motifs d'efficacité et de sécurité. Si le personnel a reçu une bonne formation initiale, il a été laissé à lui-même par la suite. Il importe donc de concevoir et d'implanter un programme de formation continue pour tout le personnel affecté à l'entretien et à l'exploitation des aéroports. Quelques autres améliorations possibles aux aéroports sont aussi mentionnées au tableau 15 comme l'introduction du contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien inférieur, l'installation de pompes de distribution de carburant 100LL à certains aéroports, l'entretien des bâtiments aéroportuaires, les services d'urgence et le suivi de la technologie GPS. On pourra aussi se référer au tableau 2 sur l'état des installations et des équipements pour évaluer la nécessité de les réparer ou de les remplacer à certains sites précis.

4.3 Amélioration des services aériens

Tout comme pour les infrastructures, les services aériens offerts par les transporteurs sont d'excellente qualité et ne nécessitent somme toute que des ajustements pour les rendre encore plus efficaces. Essentiellement, les lacunes des services dispensés se situent au niveau de la durée des vols pour les liaisons entre Montréal et la côte ouest de la baie d'Hudson, et du nombre d'escales élevé sur plusieurs vols. Ces lacunes n'affectent pas en soi l'efficacité des services aériens mais altèrent le confort des passagers.

La capacité des transporteurs aériens à réduire la durée des vols leur échappe jusqu'à un certain point puisque la solution au problème, soit l'introduction d'avions à turboréaction, est conditionnelle à la disponibilité de pistes asphaltées de longueur suffisante. Or, les infrastructures aéroportuaires au Nunavik appartiennent à Transports Québec. La décision d'allonger ou d'asphalter certaines pistes doit être évaluée par ce dernier, conjointement avec le milieu, dans une perspective de développement régional. Tel que mentionné antérieurement, les besoins actuels et futurs en transport, et la nécessité de rajeunir les flottes doivent être évalués afin de déterminer si les pistes actuelles conviennent toujours. L'établissement d'un programme de réfection et d'amélioration des pistes sur plusieurs années permettrait de corriger les faiblesses actuelles des infrastructures, de répartir les coûts sur plusieurs années et de permettre aux transporteurs aériens de planifier d'avance le rajeunissement de leur flotte pour des avions plus rapides, qui réduiraient les temps de vol.

La présence de plusieurs escales sur de nombreux vols constitue un inconvénient pour les passagers et allonge de façon substantielle la durée des vols puisqu'une escale requiert un minimum de 20 minutes au sol, sans compter le temps requis pour effectuer l'approche à un aéroport et la mise en cap à partir d'un aéroport. Par ailleurs, la faible population totale de la région, la distribution de la population parmi de nombreux villages faiblement peuplés, les liens entre chaque village et la nature linéaire du réseau favorisent l'inclusion d'escales pour des motifs de rentabilité.

Tant à la Baie-James qu'au Nunavik, le transport des passagers est effectué en partie par des avions âgés comme les B-727, les HS-748 et les DHC-6, qui ne répondent plus aux normes admises de confort, de coûts d'exploitation et de bruit, et qui devraient être remplacés à court terme. Les transporteurs reconnaissent ce constat puisqu'ils introduisent graduellement sur leur réseau des avions modernes comme les Beech-1900, ATR42-300 et les Dash-8 et qu'ils en évaluent d'autres. Une fois toutes ces améliorations apportées, les services aériens réguliers auront atteint un optimum sur le plan qualitatif.

Le fait que les transporteurs aériens de la Baie-James et du Nunavik soient en position de monopole une faiblesse en soi comme l'ont démontré par le passé les nombreuses études économiques réalisées par les spécialistes en tarification. Rappelons que le fait que les compagnies aériennes de la région soient la propriété d'intérêts autochtones au service de leur population vient mitiger ce constat. Il serait surprenant cependant que cette situation de monopole change dans le Nord-du-Québec puisqu'elle existe aussi dans le reste du Canada, où les marchés devraient permettre une concurrence entre transporteurs. Au surplus, plusieurs spécialistes sont d'avis que des régions comme le Nord-du-Québec et la Basse-Côte-Nord ne peuvent assurer une rentabilité qu'à un seul transporteur, et les concurrents potentiels demeurent conscients de cette réalité.

4.4 Protection de l'environnement

Les activités reliées au transport aérien n'occasionnent que peu de dommages à l'environnement. Les opérations de ravitaillement en carburant peuvent cependant présenter des risques de pollution si les procédures ne sont pas suivies correctement. De même, l'exploitation et l'entretien des aéroports représentent un certain risque pour l'environnement, en ce qui concerne l'utilisation de matériel déglaçant comme l'urée, la disposition des huiles usées et l'entreposage des divers carburants. L'utilisation de liquide de dégivrage de façon abusive et inconsidérée peut également contribuer à une dégradation du milieu.

Le manuel d'exploitation prévoit un volet environnement où sont identifiés les risques et mesures d'atténuation relatifs à l'exploitation des aéroports. Il demeure vital que les *exploitants d'aéroports* fassent de la protection de l'environnement un de leurs objectifs opérationnels et qu'ils suivent les directives gouvernementales concernant l'environnement.

CONCLUSION

L'objectif de l'étude était de dresser un portrait du réseau des infrastructures aéroportuaires, des services aériens offerts dans le Nord-du-Québec, d'en identifier les forces, les faiblesses et les tendances, et de proposer des pistes d'intervention. Dans un premier temps, l'analyse a fait ressortir que le Nord-du-Québec comporte plusieurs secteurs présentant des caractéristiques propres sur les plans géographique, social et économique qui influent et qui orientent les activités du transport aérien. Toute analyse du transport aérien dans le Nord-du-Québec doit tenir compte de ces réalités.

Le portrait du réseau aéroportuaire a fait ressortir que le Nord-du-Québec comporte une couverture aéroportuaire qui rejoint presque toutes les communautés. Cette caractéristique s'explique par l'enclavement d'une majorité des villages de la région au moment de la construction des aéroports. Par ailleurs, les infrastructures sont en bonne condition et ont des paramètres techniques qui permettent aux transporteurs aériens d'offrir des services aériens de qualité. Toutefois, plusieurs aéroports offrent de pistes en gravier et de longueur insuffisante à l'amélioration des services, particulièrement en direction de Montréal.

Les services aériens offerts dans le Nord-du-Québec sont de qualité et la fréquence des vols demeure élevée même pour les villages les moins peuplés. On note cependant une faiblesse sur le plan des liaisons aériennes effectuées entre Montréal et la côte d'Hudson où Air Inuit ne peut offrir que des vols avec des avions turbopropulsés à cause de l'absence de pistes asphaltées et suffisamment longues à ces aéroports. De même, l'analyse montre que les vols comprennent souvent un nombre élevé d'escales qui accroissent la durée des vols. Par ailleurs, les deux paliers de gouvernement ont mis en place des programmes d'aide pour diminuer les coûts de transport et d'approvisionnement des résidents de ces régions éloignées et isolées.

Enfin, l'analyse des activités de l'aviation spécialisée, à savoir les opérations hélicoptères et l'aviation de brousse, a montré qu'elles sont importantes bien que saisonnières et sensibles à la conjoncture économique. Quant à l'aérotourisme, il demeure une activité marginale qui devrait croître à moyen terme avec la création d'une nouvelle association dédiée au développement de ce loisir.

Le Nord-du-Québec est une région unique où le transport aérien continuera à jouer un rôle de première importance. Les gouvernements devront poursuivre leurs efforts et travailler de concert avec les transporteurs aériens et avec les intervenants du milieu pour mieux connaître les besoins, maintenir un réseau aéroportuaire de qualité, contribuer à l'offre de services aériens efficaces et ainsi favoriser le développement économique de cette région.

LEXIQUE

Aérodrome

Toute étendue de terre ou d'eau aménagée pour accueillir les aéronefs. Il comprend tous les bâtiments, installations, et équipements connexes. (Aerodrome)

Aérodrome enregistré

Aérodrome publié dans le Supplément de vol du Canada. (Registered Aerodrome)

Aéronef

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air. L'avion et l'hélicoptère sont des aéronefs. (Aircraft)

Aéronef certifié

Aéronef ayant reçu une homologation de type de Transports Canada. (Certified Aircraft)

Aéroport

Aérodrome pour lequel Transports Canada a émis un certificat d'aéroport. (Airport)

La certification s'applique :

- a) aux aérodromes situés dans la zone bâtie d'une ville ou d'un village;
- b) aux aérodromes terrestres utilisés par un exploitant aérien afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers;
- c) à tout autre aérodrome [...] pour lequel le Ministre est d'avis [...] serait dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'aérodrome.

Aéroport éloigné

Aéroport de Transports Canada qui dessert une collectivité dont le transport aérien est le seul mode de transport disponible toute l'année. (Remote Airport)

Aire de manœuvre

Partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic. (Manoeuvring Area)

Aire de mouvement

Partie d'un aérodrome comprenant les aires de manœuvre et les aires de trafic. (Movement Area)

Aire de trafic

La partie d'un aérodrome, sauf l'aire de manœuvre, qui est destinée à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, au chargement et au déchargement du fret, au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant et technique, au stationnement des aéronefs ainsi qu'au déplacement des aéronefs, véhicules et piétons engagés dans ces activités. (Apron)

Approche aux instruments

Série de manœuvres effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol et devant conduire à l'atterrissage ou aux manœuvres d'approche interrompue. (Instrument Approach)

Approche de non-précision

Approche aux instruments dans laquelle seulement l'information d'azimut est fournie. Il n'y a aucune information d'alignement de descente. Le NDB, le VOR, le LOC et le GPS (présentement) permettent les *approches de non-précision*. (Non Precision Approach)

Approche de précision

Approche aux instruments dans laquelle l'information d'azimut et d'alignement de descente est fournie. Le ILS permet l'approche de précision. (Precision Approach)

Approche GPS de recouvrement

Approche aux instruments constituée de points de cheminement (waypoints) superposés à une trajectoire d'approche déjà existante fondée sur des radiophares au sol. (GPS Overlay Approach)

Approche GPS autonome

Approche aux instruments constituée uniquement de points de cheminement (waypoints) et ne pouvant être exécutée qu'avec un récepteur GPS approuvé à cette fin. (Stand Alone GPS Approach)

Espace aérien contrôlé

Espace aérien de dimensions définies et dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est offert. L'espace aérien supérieur contrôlé désigne l'ensemble de l'espace aérien intérieur canadien, à partir de 18 000 pieds ASL et plus haut, alors que l'espace aérien inférieur contrôlé désigne l'espace aérien inférieur à 18 000 pieds ASL qui fait l'objet de contrôle. (Controlled Airspace)

Exploitant d'aéroport

Titulaire du certificat d'aéroport ou la personne responsable de l'aéroport, que celle-ci le soit à titre d'employé, d'agent ou de représentant du titulaire du certificat. (Airport Operator)

Fréquence de trafic d'aérodrome (ATF)

Une fréquence de trafic d'aérodrome est généralement assignée aux aérodromes non-contrôlés et elle permet aux pilotes d'être à l'écoute d'une fréquence commune et de suivre une procédure de compte rendu de position et d'intention. (Aerodrome Traffic Frequency)

Minimum d'approche

Altitude à laquelle une procédure d'approche interrompue doit être exécutée si la référence visuelle exigée pour poursuivre l'approche jusqu'à l'atterrissage n'a pas été acquise. (Approach Minima)

Mouvement d'aéronef

Un décollage ou un atterrissage d'aéronef. (Aircraft Movement)

Mouvement itinérant d'aéronef

Décollage ou atterrissage d'un aéronef à partir de et vers un autre aéroport. (Aircraft Itinerant Movement)

Mouvement local d'aéronef

Décollage ou atterrissage d'un aéronef au même aéroport. (Aircraft Local Movement)

NAV Canada

Entreprise commerciale sans but lucratif chargée d'offrir les services de contrôle aérien et d'information de vol. Cette entreprise est propriétaire des tours de contrôle, des stations d'information de vol et des aides à la navigation. (NAV Canada)

Observateur/communicateur

Personne affectée à une station radio d'aérodrome communautaire. (CARS) (Observer/Communicator)

Radiophare d'alignement de piste (LOC)

Permet le guidage latéral des aéronefs en approche et permet une approche de non-précision. Il constitue la première composante d'un ILS. (Localizer)

Radiophare non directionnel (NDB)

Le radiophare non directionnel de basse et de moyenne fréquence utilisé pour la navigation en route et pour les approches de non-précision. (Non-Directional Beacon)

Radiophare omnidirectionnel de très haute fréquence (VOR)

Il est utilisé pour la navigation en route et pour les approches de non-précision. (VHF Omnidirectional Range)

Règlement de l'aviation canadien (RAC)

Ensemble des règlements qui régissent l'aéronautique au Canada. (Canadian Aviation Regulation)

Règles de vol aux instruments (IFR)

Règles qui régissent le vol des aéronefs lorsque les conditions météorologiques sont inférieures à celles requises pour le vol à vue. Les aéronefs doivent être équipés des instruments requis pour ce type de vol et les pilotes certifiés à cette fin. (Instrument Flight Rules)

Règles de vol à vue (VFR)

Le pilote volant selon les règles de vol à vue de jour et de nuit, doit toujours avoir le sol en vue. (Visual Flight Rules)

Station d'information de vol (FSS)

Installation aéronautique fournissant les services de communications fixes et mobiles, le service d'alerte pour recherche et sauvetage et les services météorologiques aux pilotes. (Flight Service Station)

Système d'atterrissage aux instruments (ILS)

Équipement électronique au sol permettant le guidage vertical et latéral des aéronefs en approche jusqu'à 200 pieds AGL pour un ILS de catégorie I. (Instrument Landing System)

Tour de contrôle

Installation terminale de NAV Canada qui assure le contrôle positif des aéronefs dans la zone de contrôle de l'aérodrome au moyen de signaux visuels ou par radio, et qui assure le contrôle des aéronefs au sol sur les aires de mouvement. (Control Tower)

Unicom

Installation de communication air-sol exploitée par une agence privée fournissant un service consultatif aux aéroports non contrôlés.

BIBLIOGRAPHIE

- Aerodrome Safety Specialty Course. Airports Capital Assistance Program (ACAP) January 30, 2002. Transport Canada Aviation Learning Services Branch. P. 12, Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, Transports Canada, Juin 2000.
- Air Creebec, (Internet), adresse : <http://aircreebec.ca/> et Wings, Issue 1, Vol. 43, March-Avril 2002, p. 47.
- Air Inuit, (Internet), adresse : <http://www.airinuit.com>.
- Beaudoin René, (2002), Communication personnelle, Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU).
- Boulangier Serge, (2002), Communication personnelle, Aéroport de Chibougamau.
- Boulay Louis, (2002), Communication personnelle, Administration régionale Kativik.
- Charron Pierre, (2002), Communication personnelle, Air Inuit.
- Conseil du Trésor (2002), Direction générale des services spécialisés, Service aérien gouvernemental, Évacuations aéromédicales du Québec (EVAQ). (Internet), adresse : <http://www.formulaire.gouv.qc.ca>.
- Desmarais Pierre-Luc, (2002), Communication personnelle, Air Creebec.
- First Air, (Internet), adresse : <http://www.firstair.ca/> et Wings, Issue 1, vol. 43, March-Avril 2002 p. 45.
- Gestion Aérotech, *Étude technique portant sur les réseaux, les infrastructures, l'exploitation et la gestion des transports aériens dans le Nord-du-Québec*, Mars 2002, p. 16.
- Grenier Marc, (2002), Communication personnelle, Hydro-Québec.
- Marin, G., (2003), Communication personnelle, Société de développement de la Baie James.
- Mingant Cécile, (2002), Communication personnelle, Régie régionale de la santé et des services sociaux de la Baie-James.
- Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada, *Produits alimentaires destinés au Nord : Rapport sur l'étude de la subvention accordée au service aérien omnibus*, 1990, 65 pages et annexes.

Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada, La liste détaillée des produits admissibles et non admissibles est disponible sur le site Internet du MAINC, adresse : http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/nap/air/elg/lit_f.html.

Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport du Nord-du-Québec, Transports collectifs et services publics*, Document de travail, version finale, Préliminaire, Mai 2002, page 7 et 9.

Ministère des Transports du Québec, *Profil du transport aérien régional au Québec et éléments d'intervention dans le cadre de la restructuration de l'industrie du transport aérien*, Janvier 2000 Annexe 4, Comparaisons tarifaires au Québec.

Ministère des Transports du Québec, SNC-LAVALLIN, *Étude descriptive et analytique sur l'industrie du transport aérien domestique au Québec et ses perspectives d'avenir*, 1995, p. 12.

Office des transports du Canada, Renseignements sont tirés de divers documents publics.

Pelletier André, (2002), Communication personnelle, Air Inuit.

Roy Claude, (2002), Communication personnelle, Aéroport de Matagami.

Rocheffort Rodrigue, (2002), Communication personnelle, Service aérien gouvernemental.

Statistique Canada, 51-203 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens

Tourisme Québec, Carte Grand-Nord.

Tousignant André, (2002), Communication personnelle, Régie régionale de la santé et des services sociaux crie.

Transports Canada, *Loi sur les transports au Canada* (L.C. (1996), ch.10).

Transports Canada, Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA).

Tremblay Carmelle, (2003), Communication personnelle, Fédération des pourvoiries du Québec.

Tuggey Ron, (2002), Communication personnelle, Propair inc.

ANNEXES

FICHES DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport d'Akulivik CYKO
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 60° 49' 07'' Longitude W 78° 08' 55'' – située sur la côte est de la baie d'Hudson entre les villages d'Ivujivik et de Puvirnituk (Povungnituk).
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

- **Piste; 1- Piste :09-27**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,510pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voies de circulation A

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	(18 mètres)

Aires de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
------------	------------

Akulivik

Type de surface

Gravier

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare;** oui
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB Fréquence 265 et coordonnées N60
49 10 W78 09 17 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité d'Akulivik de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité d'Akulivik.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de d'Akulivik affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport d'Akulivik n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport d'Akulivik. Les observateurs/communicateurs sont en poste

Akulivik

de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité d'Akulivik.

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport d'Akulivik peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 mille. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 09.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Bon

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 7 297 927 \$

➤ ROUTE D'ACCÈS

- Longueur de la route d'accès : 1 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport d'Aupaluk CYLA
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 59° 17' 49'' Longitude W 69° 35' 59'' – située sur la rive ouest de la baie d'Ungava à environ 200 kilomètres au nord-ouest de Kuujuaq.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :**

➤ **Piste; 1- Piste: 05-23**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,510pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voies de circulation A

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
------------	------------

Aupaluk

Type de surface

Gravier

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare;** oui
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique NDB
- Fréquence 248 et coordonnées N59
18 11 W69 36 06 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité d'Aupaluk de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité d'Aupaluk.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité d'Aupaluk affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport d'Aupaluk n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport d'Aupaluk. Les observateurs/communicateurs sont en poste

Aupaluk

- de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité d'Aupaluk.

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport d'Aupaluk peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 milles. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 23.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : **Bon**

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : **Bon**

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 7 792 595 \$

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 0.1 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Chibougamau-Chapais CYMT
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec
- **RESPONSABLE FINANCIER ET EXPLOITANT** : Ministère des Transports du Québec
- **LOCALISATION** : N 49 46'18'' W 74 31'39''
- **VOCATION** : aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

- **Piste; 1- Piste 18-36**
 - Code de référence
 - Dimension
 - Largeur 150' (45m)
 - Longueur 6500' (1,952m)

- Type de surface Pavée

Balisage lumineux

- Feux de bord de piste oui
- Feux d'approche oui
- Indicateurs visuels de pente d'approche oui-PAPI
- Dispositif lumineux de guidage oui (2)
- Feux d'identification de la piste (RILS) oui

Voies de circulation

- Type de surface Pavée
- Largeur de la voie de circulation 75' (23m)

Aires de trafic

- Dimensions
- Type de surface Pavée

Force portante du revêtement

- Piste : PLR

- **Garage;** oui
- **Aérogare;** oui 100' X 100' (30mx30m)
- **Clôture;** oui
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique NDB

Chibougamau-Chapais

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ **Services côté piste**
Petro T, Jet B/100LL.

➤ **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**
Non.

➤ **Évaluation de l'état de la piste**
Les rapports de condition de piste sont transmis à la FSS de Roberval de 06 : 30 à 17 : 30 heures, 7 jours par semaine (3 fois par jours).

➤ **Service de la navigation aérienne**

La station FSS de Québec

➤ **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :**
Très bon état

➤ **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :**
Très bon état

➤ **COÛTS :**
Les coûts d'entretien et d'exploitation s'élèvent à 400 000 \$ annuellement.

➤ **ROUTE D'ACCÈS:**
M.T.Q.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Chisasibi CSUZ
- **PROPRIÉTAIRE** : Nation Cri de Chisasibi
- **RESPONSABLE FINANCIER ET EXPLOITANT** : Nation Cri de Chisasibi (NCC)
- **LOCALISATION** : N 53 48'20" W 78 55'01"
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ Piste; 1- Piste	14-32	
	Code de référence	2CNP
	Dimension	
	Largeur	100' (30m)
	Longueur	3800' (1,141m)
	Type de surface	Gravier
	Balisage lumineux	15
	Feux de bord de piste	oui
	Feux d'approche	non
	Indicateurs visuels de pente d'approche	oui-PAPI
	Dispositif lumineux de guidage	non
	Feux d'identification de la piste (RILS)	oui
	Voie de circulation	
	Type de surface	Gravier
	Largeur de la voie de circulation	50 mètres
	Aires de trafic	
	Dimensions	(45 X 75m) 3 375 m ²
	Type de surface	Gravier
	Force portante du revêtement	
	Piste : PLR	N/D

- **Garage;** non
- **Aérogare;** oui (12m X 4.9m)
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (1)
 - Électronique ARCAL

Chisasibi

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

L'entretien et le déneigement sont assurés de 07 : 30 à 16 : 30 du lundi au vendredi. Le service est disponible sur demande à l'extérieur des heures d'exploitation.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Par le service d'incendie municipal.

➤ Évaluation de l'état de la piste

Le personnel d'entretien assure un rapport des conditions de la piste à tous les jours et sur demande.

➤ Service de la navigation aérienne

Un service UNICOM assure les communications
La station FSS de Rouyn-Noranda

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Aires de manœuvres et aides visuels sont en excellent état (Réfection 1997)

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

Camion charrue	- en très bon état
Chargeur/souffleuse	- Excellent
Rouleau compacteur/réservoir	- Excellent
Niveleuse	- Excellent

➤ COÛTS :

Les coûts d'entretien et d'exploitation s'élèvent à 150.0K \$ annuellement.

➤ ROUTE D'ACCÈS :

La route d'accès au village de Chisasibi est de 3 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Eastmain CZEM
- **PROPRIÉTAIRE** : Transports Canada
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Transports Canada
- **EXPLOITANT** : Transports Canada à contrat avec le Conseil de bande d'Eastmain
- **LOCALISATION** : N 52 13'32" W 78 31'21"
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié.
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ Piste; 1- Piste	02-20	
	Code de référence	2CNP
	Dimension	
	Largeur	100' (30m)
	Longueur	3 510' (1,054m)
	Type de surface	Gravier
	Balisage lumineux	
	Feux de bord de piste	oui-ME
	Feux d'approche	non
	Indicateurs visuels de pente d'approche	non
	Dispositif lumineux de guidage	non
	Feux d'identification de la piste (RILS)	oui-AS
	Voie de circulation	
	Type de surface	Gravier
	Largeur de la voie de circulation	18m
	Aires de trafic 1	
	Dimensions	(43 X 74m)
	Type de surface	Gravier
	Force portante du revêtement	
	Piste : PLR	5

- **Garage;** oui
- **Aérogare;** oui
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (2)
 - Électronique ARCAL
 - NDB ZEM 338 (L)

Eastmain

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

Le déneigement de l'aire de mouvement est limité à la priorité 1, soit la piste ainsi que la voie de circulation A desservant l'aire de trafic. Selon les recommandations dans la publication AK 72-40 de Transports Canada.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Il n'y a pas de service d'incendie à l'aéroport. (Pompier volontaire de la communauté)

➤ Évaluation de l'état de la piste

Un rapport de condition de piste est fourni 2 fois par jour.

➤ Service de la navigation aérienne

- Station radio d'aérodrome (CARS) de 7 : 30 à 16 : 30
- FSS-Rouyn-Noranda 24 heures par jours

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Les aires de mouvements sont en très mauvaise condition. Transports Canada a entrepris des travaux majeurs de réfection.

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

En bon état

➤ COÛTS :

Les coûts d'exploitation et d'entretien s'élèvent à 190 000\$ annuellement.

➤ ROUTE D'ACCÈS:

L'aéroport est situé à moins de 1km du village d'Eastmain et la route est entretenue par le Conseil de bande.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Fontanges CTUZ
- **PROPRIÉTAIRE** : Hydro-Québec
- **RESPONSABLE FINANCIER ET EXPLOITANT** : Hydro-Québec
- **LOCALISATION** : N 54 33' 14" W 71 10' 24"
- **VOCATION** : Aéroport privé, enregistré
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste 10-28**

Code de référence	3-CNP
Dimension	
Largeur	150' (45m)
Longueur	4 900' (1,471m)
Type de surface	Gravier
Balisage lumineux	
Feux de bord de piste	oui-HI
Feux d'approche	non
Indicateurs visuels de pente d'approche	oui
Dispositif lumineux de guidage	non
Feux d'identification de la piste (RILS)	oui
Voie de circulation	
Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	85' X 980' (26m x 294m)
Aire de trafic 1	
Dimensions	325 000 p.c. (29,844m.c.)
Type de surface	Gravier
Force portante du revêtement	
Piste : PLR	

- **Aérogare;** l'aérogare est d'une superficie de 4 800 p.c. (441m.c.)
- **Avitaillement;** Jet B
- **Aide à la navigation;**

Manches à vent	(2)		
Électronique	NDB 239 KH2	« 5Q »	
	LOC/DME 15Q	109.5 ch.32	

Fontanges

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

L'aéroport est exploité 10 heures par jour 7 jours par semaine de 7 : 00 à 17 : 00 heures.
Le déneigement est effectué par une charrue et souffleuse d'Hydro-Québec.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Pompiers à temps partiel d'Hydro-Québec. Véhicule d'intervention rapide mousse/poudre.

➤ Évaluation de l'état de la piste

Le chef d'escale d'Hydro-Québec assure l'inspection quotidienne de la piste.

➤ Service de la navigation aérienne

Le chef d'escale exploite une station radio aéronautique. NAVCanada exploite 24 heures par jour une FSS située à l'aéroport de La Grande Rivière.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Bon état

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

Bon état

➤ COÛTS :

Non disponible

➤ ROUTE D'ACCÈS::

L'aéroport est situé à 50 Km du poste de Brisay et l'entretien est assuré par Hydro-Québec.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport d'Inukjuaq CYPH
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 58° 28' 18'' Longitude W 78° 04' 38'' – Le d'Inukjuaq est situé sur la côte est de la baie d'Hudson.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste: 07-25**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,500pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
Type de surface	Gravier

Inukjuaq

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare;** **oui**
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique NDB
- Fréquence 396 et coordonnées N58
27 05 W78 06 46 071° à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité d'Inukjuaq de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité d'Inukjuaq.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de d'Inukjuaq affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport d'Inukjuaq n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport d'Ivujivik. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité d'Inukjuaq.

Inukjuaq

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport d'Inukjuaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 1 mille et. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 25.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Bon

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 7 265 752 \$
- Coût d'exploitation: N/D

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 1,5 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Ivujivik CYIK
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : N 62 25'02" W 77 55'31"
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :
 - **Piste; 1- Piste : 08-26**

Code de référence	2C NP
Dimension	
Largeur	100' (30m)
Longueur	3 500' (1,052m)
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	oui
Feux d'approche	non
Indicateurs visuels de pente d'approche	non
Dispositif lumineux de guidage	non
Feux d'identification de la piste (RILS)	oui-AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 m.

Aires de trafic 1

Dimensions	76 X 31 m.
Type de surface	Gravier

Force portante du revêtement

Piste	: PLR	N/D
-------	-------	-----

Ivujivik

- **Aérogare;** oui

- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique NDB

- **LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :**
 - **Services côté piste**

Ce service est dispensé par la Municipalité d'Ivujivik de 08h00 à 18h00, du lundi au vendredi.
 - **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**

Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport (pompier volontaire de la ville d'Ivujivik)
 - **Évaluation de l'état de la piste**

Aucun rapport JBI n'est fourni. Toutefois, le personnel d'entretien fournit des informations relatives à l'état de la surface.
 - **Service de la navigation aérienne**

Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport d'Ivujivik

- **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Bon**

- **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon**

- **COÛTS : N/D**

- **ROUTE D'ACCÈS: entretenue par le village**

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Kangiqsuallujuaq CYLU
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 58° 42' 41'' Longitude W 65° 59' 37'' – située sur la côte est de la baie d'Ungava, au nord-est de Kuujuaq, à l'embouchure de la rivière George.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.)** :

➤ **Piste; 1- Piste : 17-35**

Code de référence	2 C NP	2 C NP
Dimension		
Largeur	100 pieds	
Longueur	3,510pieds	
Type de surface	Gravier	

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
------------	------------

Kangihsuallujuaq

Type de surface Gravier

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare; oui**
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB Fréquence 295 et coordonnées N58
42 26 W65 59 23 008° 0.3 NM à
l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité de Kangihsuallujuaq de 8h00 à 18h00, du lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Kangihsuallujuaq.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Kangihsuallujuaq affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport de Kangihsuallujuaq n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

Kangiqsuallujuaq

➤ **Service de la navigation aérienne**

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Kangiqsuallujuaq. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité de Kangiqsujuaq.

➤ **ACCESSIBILITÉ :**

L'aéroport de Kangiqsuallujuaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 milles et. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 17.

➤ **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Bon**

➤ **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon**

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ **COÛTS :**

- Coût de construction : 8 793 321 \$
- Coût d'exploitation: N/D

➤ **ROUTE D'ACCÈS:**

- Longueur de la route d'accès : 3.0 km
- La route d'accès est difficile à entretenir car elle est sinueuse et en forte pente.
- L'accès au village est souvent difficile à cause des montagnes et de fréquents brouillards.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Kangiqsujuaq CYKG
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 61° 35' 19'' Longitude W 71° 55' 46'' – située sur la rive sud du détroit d'Hudson.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

- **Piste; 1- Piste : 16-34**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,500pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	81 X 47 m.
Type de surface	Gravier

Kangiqsujuaq

Force portante du revêtement
N/D

- **Aérogare; oui**
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB Fréquence 358 et coordonnées N61
35 27 W71 55 43 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

- **Services côté piste**
 - Le déneigement dispensé par la municipalité de Kangiqsujuaq de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Kangiqsujuaq.
 - L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Kangiqsujuaq affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
 - Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.
- **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**
 - Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.
- **Évaluation de l'état de la piste**
 - Comme la piste de l'aéroport de Kangiqsujuaq n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.
- **Service de la navigation aérienne**
 - Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Kangiqsujuaq. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la Municipalité de Kangiqsujuaq.

Kangijsujuaq

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport de Kangijsujuaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 milles et. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 34.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 8 997 062 \$

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 2.7 km
- La route d'accès est difficile à entretenir car elle est sinueuse et en forte pente.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Kangirsuk CYAS
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 60° 01' 38'' Longitude W 69° 59' 57'' – située au nord-ouest de Kuujjuaq près de l'embouchure de la rivière Arnaud.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :**

- **Piste; 1- Piste : 04-22**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,500pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
Type de surface	Gravier

Kangirsuk

Force portante du revêtement
N/D

- **Aérogare; oui**
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB Fréquence 221 et coordonnées N60
01 33 W70 00 17 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité de Kangirsuk de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Kangirsuk.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Kangirsuk affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport de Kangirsuk n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Kangirsuk. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité de Kangirsuk.

Kangirsuk

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport de Kangirsuk peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 1 mille et. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 22.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Bon

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 9 325 769 \$
- Coût d'exploitation: N/D

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 0.9 km
- La piste est située à 383 pieds d'altitude et la route d'accès a des pentes allant jusqu'à 14%

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Kattinik CTP9
- **PROPRIÉTAIRE** : Société minière Raglan du Québec limitée (SMRQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : SMRQ
- **EXPLOITANT** : SMRQ
- **LOCALISATION** : Latitude N 61° 39' 46'' Longitude W 73° 19' 26'' – située sur la côte du détroit de la baie d'Hudson entre les villages de Kangiqsujuaq et Salluit
- **VOCATION** : Aéroport privé, enregistré.
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste : 12-30**

Code de référence	2 C NP
Largeur	140 pieds
Longueur	6,100pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	Oui
Feux d'approche	Oui
Indicateurs visuels de pente d'approche	Oui
Dispositif lumineux de guidage	Oui
Feux d'identification de la piste (RILS)	Oui

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aire de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
Type de surface	Gravier

Kattinik

Force portante du revêtement

N/D

➤ Aérogare;	oui	260
➤ Hangar		350m.c.
➤ Aide à la navigation;	oui	
Manches à vent	2	
Électronique		
	NDB	
	VOR/DME	

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la SMRQ de 7h00 à 19h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la SMRQ.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la SMRQ affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de la SMRQ.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport. 4 500 lbs. de poudre et 35 gls de mousse.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport de Kattinik n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Kattinik. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 7 : 00 à 19 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la SMRQ.

Kattinik

➤ **ACCESSIBILITÉ :**

L'aéroport de Kattinik peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR et IFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 mille.

➤ **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Excellent**

➤ **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Excellent**

- Un (1) chasse-neige
- Deux (2) souffleuses
- Un (1) chargeur à benne
- Une (1) Niveleuse
- Un (1) épandeur à sable

➤ **COÛTS :**

N/D

➤ **ROUTE D'ACCÈS:**

N/D

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Kuujjuaq CYUP
- **PROPRIÉTAIRE**: Transports Canada
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Administration Régionale Kativik
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 58° 05' 46'' Longitude W 68° 25' 37'' – située sur la rive nord de la rivière Koksoak, au sud de la baie d'Ungava, à 1,200 kilomètres au nord de Montréal.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié

➤ **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :**

➤ **Piste; 1- Piste : 07-25**

Code de référence	4 DP
Dimension	
Largeur	150 pieds
Longueur	6,000pieds
Type de surface	Asphalte

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	HI
Feux d'approche	AE
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation B

Type de surface	Asphalte
Largeur de la voie de circulation	23 mètres

Aires de trafic I

Dimensions	154 X 98 m.
------------	-------------

Kuujuaq

Type de surface Asphalte

Force portante du revêtement Piste 07-25 : PLR 10

> Piste; 2- Piste : 13-31

Code de référence 3 C NP
Dimension
 Largeur 150 pieds
 Longueur 5,400pieds
Type de surface Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste ME
Feux d'approche Non
Indicateurs visuels de
pente d'approche Non
Dispositif lumineux de
guidage Non
Feux d'identification de
la piste (RILS) Non

Voie de circulation A

Type de surface Gravier
Largeur de la voie de
circulation 18 mètres

Force portante du revêtement Piste 13-31 : PLR 7

> Hangar; oui

> Aérogare; oui

> Clôture; oui

> Aide à la navigation;

 Manches à vent 4

 Électronique VOT 111.8

 NDB KUJACK VP 390(MZ) N58 03 22

 VOR/DME W68 29 11 072 ° 2.3NM À L'A/D

 ILS KUJACK YVP 112.5 Ch 72 N58 05

 VOR/DME 46 W68 25 38 (150') à l'A/D

 ILS IVP 110.3 (PISTE 07-25) RVR

Kuujjuaq

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par l'Administration régionale Kativik par l'entremise d'une entente avec la municipalité de Kuujjuaq. La piste asphaltée est dégagée à l'aide de balais mécanique. Ces services sont disponibles de 07h30 à 16h30 du lundi au dimanche ; en dehors de ces heures, il faut communiquer avec l'exploitant de l'aéroport.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les préposés de l'aéroport affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Le marquage des chaussées, l'obturation des fissures, le contrôle du péril aviaire etc. sont effectués, au besoin, par le personnel de la Municipalité de Kuujjuaq.
- Évaluation de la force portante. Cette évaluation est faite par Transports Canada chaque fois que des travaux modifient la force portante.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucun service de lutte contre les incendies d'aéronefs n'est disponible à l'aéroport de Kuujjuaq

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Des rapports JBI et/ou des rapports de conditions de piste sont fournis par le personnel d'entretien. Au moins un rapport de condition de piste est fourni au début du quart de travail du lundi au dimanche. Ces informations sont communiquées à la FSS de Kuujjuaq.

➤ Service de la navigation aérienne

- L'aéroport de Kuujjuaq est desservi par la station d'information de vol de Kuujjuaq.

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport de Kuujjuaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR et IFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de ½ mille. Une approche de précision ILS, catégorie 1, est disponible sur la piste 07. Une approche non-précision avec alignement arrière est disponible sur la piste 25. Les pistes 13 et 31 sont dotés d'approche de non-précision.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Excellent

Kuujjuaq

➤ **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :** **Bon**

- Deux (2) camionnettes (JBI)
- Deux (2) balais mécaniques
- Un (1) camion épandeur

- Deux (2) chasse-neige
- Deux (2) souffleurs à neige
- Un (1) chargeur sur roues
- Une (1) niveleuse

➤ **COÛTS :**

- Entretien Exploitation annuel: 1,400.0K \$

➤ **ROUTE D'ACCÈS:**

- Route d'accès asphaltée 1 KM du village entretenu par la municipalité.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Kuujjuarapik CYGW
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 55° 16' 53'' Longitude W 77° 45' 23'' – située sur la côte est de la baie d'Hudson à l'embouchure de la rivière Grande Baleine.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste : 04-22**

Code de référence	3 C NP
Dimension	
Largeur	150 pieds
Longueur	5,085pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	Oui
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Oui
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	Oui

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	115 X 48 m.
Type de surface	Gravier

Kuujjuarapik

Aires de trafic 2

Dimensions

122 X 55 m.

Type de surface

Gravier

Force portante du revêtement

N/D

➤ **Aérogare;** oui

➤ **Aide à la navigation;**

Manches à vent 1

Électronique

NDB

Fréquence 371 et coordonnées N55
17 05 W77 45 05 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité de Kuujjuarapik de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Kuujjuarapik.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Kuujjuarapik affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage se font régulièrement. L'aéroport est équipé d'une niveleuse et d'un compacteur vibrant.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucun service de lutte contre les incendies d'aéronefs n'est disponible à l'aéroport de Kuujjuarapik. La municipalité de Kuujjuarapik apporte son soutien en cas de besoin.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- La piste de l'aéroport de Kuujjuarapik n'est pas asphaltée. Toutefois, des rapports JBI et/ou des rapports de conditions de piste sont fournis par le personnel d'entretien. Ces rapports sont transmis à la station d'information de vol de NAV Canada pour diffusion.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station d'information de vol de NAV Canada est exploitée à Kuujjuarapik. Le personnel est en poste 24 heures par jour.

Kuujjuarapik

➤ **ACCESSIBILITÉ :**

L'aéroport de Kuujjuarapik peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 milles et demi. Une approche de non précision est disponible sur les pistes 04 et 22.

➤ **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Mauvais**

➤ **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon**

- Une (1) camionnette
- Deux (2) chasse-neige
- Deux (2) souffleuses
- Un (1) chargeur
- Une (1) niveleuse
- Un (1) épandeur
- Un (1) compacteur vibrant

➤ **COÛTS : N/D**

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de La Grande Rivière CYGL
- **PROPRIÉTAIRE** : SDBJ (Société de développement de la Baie-James)
- **RESPONSABLE FINANCIER ET EXPLOITANT** : SDBJ
- **LOCALISATION** : N 53 37'31'' W 77 42'15''
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

- **Piste; 1- Piste 13-31**

Code de référence	3-CNP
Dimension	
Largeur	150' (45m)
Longueur	6 500' (1,952m)
Type de surface	Asphalte

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	oui-ME
Feux d'approche	non
Indicateurs visuels de pente d'approche	oui-PAPI
Dispositif lumineux de guidage	non
Feux d'identification de la piste (RILS)	oui

Voies de circulation A et B

Type de surface	Asphalte
Largeur de la voie de circulation	23 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	45 000 m ² (450 X 122m)
Type de surface	Asphalte

Force portante du revêtement

Piste : PLR	8
-------------	---

- **Bâtiment de service;** oui
- **Aérogare;** oui
- **Avitaillement;** oui
- **Aide à la navigation;**

Manches à vent	(2) Piste 13 et 31
Électronique	NDB GL201 (M) VOR/DME YGL 112.2 M DME XGL 109.9 LOC XGL 109.9

La Grande Rivière

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

L'aéroport est exploité 10 heures par jour 7 jours par semaine de 6 : 30 à 17 : 00 et le samedi de 7 : 00 à 11 : 00 am. Le déneigement est effectué à contrat par Chee-Bee Cree Construction avec charrue, souffleuse, balais de piste et niveleuse.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Le service est assuré par un agent de protection de 6 : 00 à 18 : 00 et de 18 : 00 à 8 : 00 par un agent de sécurité. Un camion d'intervention rapide mousse/poudre.

➤ Évaluation de l'état de la piste

L'agent de protection en service effectue l'inspection de la piste tous les jours.

➤ Service de la navigation aérienne

Une station d'information de vols (NAVCanada) est opérationnelle 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Les aires de manœuvres et aides visuelles furent restaurés en 1998 et sont en excellent état.

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

Les équipements sont également en excellent état.

➤ COÛTS :

Non disponible

➤ ROUTE D'ACCÈS:

L'aéroport est situé à 32 kilomètres au sud de Radisson.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Lebel-sur-Quevillon CSH4
- **PROPRIÉTAIRE** : Ville de Lebel-sur-Quevillon
- **RESPONSABLE FINANCIER ET EXPLOITANT** : Ville de Lebel-sur-Quevillon
- **LOCALISATION** : N 49 01'48'' W 77 01'01''
- **VOCATION** : Aéroport public, enregistré
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

- **Piste; 1- Piste 15-33**

Code de référence

Dimension

Largeur 100' (30m)

Longueur 3 700' (1,111 m)

Type de surface Asphalte

Balisage lumineux

Feux de bord de piste oui

Feux d'approche non

Indicateurs visuels de
pente d'approche non

Dispositif lumineux de
guidage non

Feux d'identification de
la piste (RILS) non

Voie de circulation

Type de surface

Largeur de la voie de
circulation

Aires de trafic 1

Dimensions

Type de surface

Force portante du revêtement

Piste : PLR N/D

- **Aérogare;** l'aérogare est d'une superficie de 120 p.c. (11m.c.)
- **Avitaillement;** Non
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (1)
 - Électronique ARCAL

Lebel-sur-Quevillon

- **LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :**
 - **Services côté piste**
Déneigement du lundi au vendredi de 8 : 30 à 12 : 00 et de 13 : 00 à 16 : 00 (avis 24 heures avant l'arrivée)
 - **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**
Non
 - **Évaluation de l'état de la piste**
Rapport de piste sur demande
 - **Service de la navigation aérienne**
FSS-Rouyn-Noranda
- **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :**
Bon état
- **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :**
Bon état
- **COÛTS :**
Budget d'exploitation est de 25.0KS annuellement
- **ROUTE D'ACCÈS:**
N/D

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de La Grande-3 CYAD
- **PROPRIÉTAIRE** : Hydro-Québec
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Hydro-Québec
- **EXPLOITANT** : Hydro-Québec
- **LOCALISATION** : N 53 34' 18" W 76 11' 47"
- **VOCATION** : Aéroport privé, enregistré
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤	Piste; 1- Piste	11-29	
			Code de référence 3-CNP
			Dimension
		Largeur	150' (45m)
		Longueur	5000' (1,502m)
		Type de surface	Gravier
		Balisage lumineux	11
		Feux de bord de piste	oui-HI
		Feux d'approche	non
		Indicateurs visuels de pente d'approche	oui
		Dispositif lumineux de guidage	non
		Feux d'identification de la piste (RILS)	non
		Voie de circulation	
		Type de surface	Gravier
		Largeur de la voie de circulation	100' X 300' (30m x 91m)
		Aires de trafic 1	
		Dimensions	180 000 p.c. (16,529m.c.)
		Type de surface	Gravier
		Force portante du revêtement	
		Piste	: PLR N/D

- **Bâtiment de service;** 1 600 p.c. intégré à l'aérogare (147m.c.)
- **Aérogare;** 3 500 p.c. (321m.c.)
- **Avitaillement;** jet-B
- **Aide à la navigation:**
 - Manches à vent (1) Piste 29
 - Électronique NDB 235 KHZ « 9H »
 - LOC/DME 1P7 110.3

La Grande-3

- **LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :**
 - **Services côté piste**

L'aéroport est exploité 10 heures par jour 7 jours par semaine de 7 : 00 à 17 : 00. Le déneigement est effectué par une charrue et souffleuse d'Hydro-Québec.
 - **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**

Pompiers à temps partiel d'Hydro-Québec. Véhicule d'intervention rapide mousse/poudre.
 - **Évaluation de l'état de la piste**

Le chef d'escale d'Hydro-Québec assure l'inspection quotidienne de la piste.
 - **Service de la navigation aérienne**

Le chef d'escale exploite une station radio aéronautique. NAVCanada exploite 24 heures par jour une FSS située à l'aéroport de La Grande Rivière.
- **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :**

Bon état
- **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :**

Bon état
- **COÛTS :**

Non disponible
- **ROUTE D'ACCÈS:**

La route d'accès de 30 Km relie l'aéroport au village, poste de Sakami et est entretenue par Hydro-Québec.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de La Grande-4 CYAH
- **PROPRIÉTAIRE** : Hydro-Québec
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Hydro-Québec
- **EXPLOITANT** : Hydro-Québec
- **LOCALISATION** : N 53 45'17" W 73 40'31"
- **VOCATION** : Aéroport privé, enregistré
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ Piste; 1- Piste	09-27		
	Code de référence		3-CNP
	Dimension		
	Largeur	150'	(45m)
	Longueur	5000'	(1,502m)
	Type de surface		Gravier
	Balisage lumineux		
	Feux de bord de piste		oui
	Feux d'approche		non
	Indicateurs visuels de pente d'approche		oui
	Dispositif lumineux de guidage		non
	Feux d'identification de la piste (RILS)		non
	Feux de seuil de piste		oui
	Voie de circulation		
	Type de surface		Gravier
	Largeur de la voie de circulation	100' X 200'	(30m x 61m)
	Aire de trafic		
	Dimension	379.500 p.c.	(34,848m.c.)
	Type de surface		Gravier
	Force portante du revêtement		
	Piste	: PLR	N/D

- **Bâtiment de service;** 1 600 p.c. intégré à l'aérogare (147m.c.)
- **Aérogare;** 3 500 p.c. (321m.c.)
- **Avitaillement;** Jet B
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (1) Piste 09
 - Électronique NDB 332 (H)
 - LOC/DME 1Q7 110.9

La Grande-4

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

L'aéroport est exploité 10 heures par jour 7 jours par semaine de 7 : 00 à 17 : 00. Le déneigement et le déglçage sont effectués par une charrue et souffleuse d'Hydro-Québec.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Pompiers à temps partiel d'Hydro-Québec. Véhicule d'intervention rapide mousse/poudre.

➤ Évaluation de l'état de la piste

Le responsable de l'aéroport donne un rapport de condition de la piste quotidiennement et sur demande.

➤ Service de la navigation aérienne

Exploitation d'une station radio aéronautique. NAVCanada exploite 24 heures par jour une FSS située à l'aéroport de La Grande Rivière.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Bon état

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

Bon état

➤ COÛTS :

Non disponible

➤ ROUTE D'ACCÈS:

La route d'accès de 15 Km relie l'aéroport au village de LG-4 et est entretenue par Hydro-Québec.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Matagami CTM6
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : MTQ
- **LOCALISATION** : N 49 45'11" W 77 48'09"
- **VOCATION** : Aéroport public, enregistré

- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :
 - **Piste; 1- Piste 15-33**

Code de référence	4-D	
Dimension		
Largeur	150'	(45m)
Longueur	5 002'	(1,502m)
Type de surface	Asphalte	
Balisage lumineux	15	33
Feux de bord de piste	oui	oui
Feux d'approche	non	oui
Indicateurs visuels de pente d'approche	oui-PAPI	non
Dispositif lumineux de guidage	non	non
Feux d'identification de la piste (RILS)	oui	oui
Voie de circulation		
Type de surface	Asphalte	
Largeur de la voie de circulation	23 mètres	
Aires de trafic 1		
Dimensions	(91 X 290m)	
Type de surface	Asphalte	
Force portante du revêtement		
Piste : PLR	N/D	

- **Bâtiment de service;** oui
- **Aérogare;** oui
- **Avitaillement;** 100 LL, JB
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (2)
 - Électronique NDB NM278

Matagami

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

Le déneigement est limité en hiver, les conditions optimales sont rétablies 12 heures après la fin d'une tempête de neige. Les travaux d'entretien sont assurés par MTQ de 07 : 45 à 16 : 30 heures.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Aucun service à l'aéroport

➤ Évaluation de l'état de la piste

Un rapport de condition de piste est fourni au début du quart de travail du lundi au vendredi et lorsque requis.

➤ Service de la navigation aérienne

Station météo automatique (AWOS)

Station d'information de vol (FSS) Rouyn-Noranda

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

En bon état

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

En bon état

➤ COÛTS :

Non disponible

➤ ROUTE D'ACCÈS:

La route d'accès de l'aéroport à Matagami est de 18km et est entretenue par le MTQ.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Némiscau CYHH
- **PROPRIÉTAIRE** : Hydro-Québec
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Hydro-Québec
- **EXPLOITANT** : Hydro-Québec
- **LOCALISATION** : N 51 41'28" W 76 08'08"
- **VOCATION** : Aéroport privé, enregistré
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste 09-27**

Code de référence	2-BNP
Dimension	
Largeur	150' (45m)
Longueur	5000' (1,502m)
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	oui-HI
Feux d'approche	non
Indicateurs visuels de pente d'approche	oui VASIS (2)
Dispositif lumineux de guidage	non
Feux d'identification de la piste (RILS)	oui

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	105' X 325' (32m x 98m)

Aire de trafic 1

Dimensions	227 500 p.c. (20,891m.c.)
Type de surface	Gravier

Force portante du revêtement

Piste : PLR	N/D
-------------	-----

- **Garage;** le bâtiment de services de 1 600 p.c.(147m.c.) est intégré à l'aérogare
- **Aérogare;** l'aérogare est d'une superficie de 3 500 p.c. (321m.c.)
- **Avitaillement;** Jet B
- **Aide à la navigation;**
 - Manche à vent(1) est située à 150m du seuil 09
 - Électronique NDB 214 KHZ « K8 »
 - LOC/DME 1K8 109.5

Némiscau

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

L'aéroport est exploité 10 heures par jour 7 jours par semaine de 7 : 00 à 17 : 00 heures. Le déneigement est effectué par une charrue et souffleuse d'Hydro-Québec.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Pompiers à temps partiel d'Hydro-Québec. Véhicule d'intervention rapide mousse/poudre.

➤ Évaluation de l'état de la piste

Le chef d'escale d'Hydro-Québec assure l'inspection quotidienne de la piste.

➤ Service de la navigation aérienne

Le chef d'escale exploite une station radio aéronautique. NAVCanada exploite 24 heures par jour une FSS située à l'aéroport de La Grande Rivière.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Bon état

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

Bon état

➤ COÛTS :

Non disponible

➤ ROUTE D'ACCÈS:

La route d'accès de 7 Km du poste de Némiscau est entretenue par Hydro-Québec.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Puvirnituk CYPX
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 60° 03' 02'' Longitude W 77° 17' 13'' – située sur la côte est de la baie d'Hudson. Puvirnituk est doté d'un hôpital régional desservant toute la côte de la baie d'Hudson.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

- **Piste; 1- Piste : 01-19**

Code de référence	3 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	5,000pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	Oui
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	Oui

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Puvirnitug

Aire de trafic	
Dimensions	5,960 m.c.
Type de surface	Gravier

Force portante du revêtement
N/D

- **Aérogare; oui**
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- | | |
|---------|---|
| NDB | Fréquence 338 (M) |
| VOR/DME | Fréquence 113.5 et coordonnées N60 02 37 W77 16 46 0.2 NM à l'A/D |

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité de Puvirnitug de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Puvirnitug.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Puvirnitug affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport de Puvirnitug n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

Puvirnitug

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Puvirnitug. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la Municipalité de Puvirnitug.

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport de Puvirnitug) peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR et IFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 1 mille. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 01.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : Bon

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : Bon

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur
- Une (1) niveleuse
- Un (1) compacteur vibrant

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 13 314 892 \$
- Coût d'entretien: N/D

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 1 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Quaqtaq CYHA
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 61° 02' 48'' Longitude W 69° 37' 01'' – située au nord-ouest de Kuujuaq aux confins de la Baie d'Ungava et du détroit d'Hudson.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste : 01-19**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,510pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aire de trafic

Dimensions	75 X 45 m.
Type de surface	Gravier

Quaqtaq

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare;** oui
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB
- Fréquence 285 et coordonnées N61
02 34 W69 37 38 087° 0.4NM à
l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité de Quaqtaq de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Quaqtaq.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Quaqtaq affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport de Quaqtaq n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple. neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Quaqtaq. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité de Quaqtaq.

Quaqtaq

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport de Quaqtaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 milles. Une approche de non-précision est disponible sur les pistes 01 et 19.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 7 946 435 \$
- Coût d'entretien: N/D

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 0.4 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Schefferville CYKL
- **PROPRIÉTAIRE** : Transports Canada
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Société Aéroportuaire de Schefferville
- **EXPLOITANT** : Société Aéroportuaire de Schefferville.
- **LOCALISATION** : N 54 48'20" W 66 48'21"
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié.
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste 18-36**

Code de référence	3CNP
Dimension	
Largeur	150' (45m)
Longueur	5000' (1,502m)
Type de surface	Pavée

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	oui-ME
Feux d'approche	non
Indicateurs visuels de pente d'approche	oui-PAPI
Dispositif lumineux de guidage	non
Feux d'identification de la piste (RILS)	oui

Voie de circulation

Type de surface	Pavée
Largeur de la voie de circulation	75 mètres (23)

Aire de trafic

Dimensions	500 X 300 mètres (152 X 92)
Type de surface	Pavée

Force portante du revêtement

Piste : PLR	9
-------------	---

- **Garage;** oui 120 X 45 (37 X 14)
- **Hangar;** oui (2)
- **Aérogare;** oui 360 X 35 (18 X 11)
- **Clôture;** oui
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (2)
 - Électronique NDB
 - VOR/DME

Schefferville

ILS

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

L'entretien et le déneigement sont assurés de 07:00 à 15:00 du lundi au vendredi. Préavis de 3 heures en dehors des disponibilités ci-haut mentionnées (Par les employés de la Société Aéroportuaire de Schefferville)

Enlèvement des corps étrangers par les employés de la société.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

Aucune réglementation n'exige ces services, par contre un véhicule incendie est situé à l'aéroport et il est opéré par la municipalité de Schefferville.

➤ Évaluation de l'état de la piste

5 jours/semaine du lundi au vendredi de 7:00 à 15:00. Préavis de 3 heures/ rapport transmis au FSS de Québec.

➤ Service de la navigation aérienne

Services consultatifs fournis par la FSS de Québec.

➤ ACCESSIBILITÉ

24 heures par jours en régime VFR et IFR

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Excellent

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

Excellent

1 Camionnette à plateau

1 Chargeuse à benne

1 Niveleuse

1 Souffleuse

1 Chasse-neige

1 Balai de piste

➤ COÛTS :

Les coûts d'entretien et d'exploitation s'élèvent à 300.0K \$ annuellement.

➤ ROUTE D'ACCÈS:

La route d'accès est à .5 km entretenue par la municipalité de Schefferville.

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Tasiujaq CYTQ
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 58° 40' 04'' Longitude W 69° 57' 21'' – située à environ 90 kilomètres au nord-ouest de Kuujjuaq.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS** (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :

➤ **Piste; 1- Piste : 06-24**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,510pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aires de trafic 1

Dimensions	75 X 45 m.
Type de surface	Gravier

Tasiujaq

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare;** oui
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB Fréquence 212 et coordonnées N58
40 13 W69 56 51 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité de Tasiujaq de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité de Tasiujaq.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de Tasiujaq affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport de Tasiujaq n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport de Tasiujaq. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la municipalité de Tasiujaq.

Tasiujaq

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport de Tasiujaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2.25 milles. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 24.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :

Bon

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :

- Une (1) camionnette Bon
- Un (1) chasse-neige Bon
- Une (1) souffleuse Bon
- Un (1) chargeur Bon

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 9 301 278 \$
- Coût d'exploitation: N/D

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 3.6 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport d'Umiujuaq CYMU
- **PROPRIÉTAIRE** : Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- **RESPONSABLE FINANCIER** : MTQ
- **EXPLOITANT** : Administration Régionale Kativik
- **LOCALISATION** : Latitude N 56° 32' 10'' Longitude W 76° 31' 06'' – située sur la côte est de la baie d'Hudson, au nord de Kuujuarapik et au sud d'Inukjuaq.
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.)** :

- **Piste; 1- Piste : 03-21**

Code de référence	2 C NP
Dimension	
Largeur	100 pieds
Longueur	3,500pieds
Type de surface	Gravier

Balisage lumineux

Feux de bord de piste	ME
Feux d'approche	Non
Indicateurs visuels de pente d'approche	Non
Dispositif lumineux de guidage	Non
Feux d'identification de la piste (RILS)	AS

Voie de circulation

Type de surface	Gravier
Largeur de la voie de circulation	18 mètres

Aire de trafic

Dimensions	75 X 45 m.
Type de surface	Gravier

Umiujuaq

Force portante du revêtement

N/D

- **Aérogare; oui**
 - **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent 2
 - Électronique
- NDB Fréquence 230 et coordonnées N56
32 13 W76 31 23 à l'A/D

➤ LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :

➤ Services côté piste

- Le déneigement dispensé par la municipalité d'Umiujuaq de 8h00 à 18h00, de lundi au vendredi. En dehors de ces heures, il faut communiquer avec la municipalité d'Umiujuaq.
- L'enlèvement des corps étrangers. Les employés de la municipalité de d'Umiujuaq affectés à l'entretien se chargent quotidiennement de cette tâche.
- Nivellement et compactage. Ces tâches sont accomplies par le personnel de l'Administration Régionale Kativik ou à contrat environ tous les 3 ans.

➤ Services de lutte contre les incendies de l'aéroport

- Aucune réglementation n'exige la présence de service de lutte contre les incendies d'aéronefs. Un extincteur sur roues est disponible à l'aéroport.

➤ Évaluation de l'état de la piste

- Comme la piste de l'aéroport d'Umiujuaq n'est pas asphaltée, aucun rapport JBI n'est fourni. Le personnel d'entretien fournit toutefois des informations relatives à l'état de la surface, par exemple, neige compactée, gravier, neige mêlée de gravier, glace, etc.

➤ Service de la navigation aérienne

- Une station-radio d'aérodrome communautaire (SRAC) est exploitée à l'aéroport d'Umiujuaq. Les observateurs/communicateurs sont en poste de 8 : 00 à 18 : 00 heures, sept jours par semaine et sont employés par la Municipalité d'Umiujuaq.

Umiujuaq

➤ ACCESSIBILITÉ :

L'aéroport d'Umiujuaq peut accueillir les aéronefs 24 heures par jour en régime VFR, 7 jours par semaine. La visibilité minimale est de 2 ¼ milles. Une approche de non-précision est disponible sur la piste 03.

➤ ÉTAT DES INFRASTRUCTURES : **Bon**

➤ ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS : **Bon**

- Une (1) camionnette
- Un (1) chasse-neige
- Une (1) souffleuse
- Un (1) chargeur

➤ COÛTS :

- Coût de construction : 9 455 767 \$
- Coût d'entretien: N/D

➤ ROUTE D'ACCÈS:

- Longueur de la route d'accès : 2 km

FICHE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

- **NOM** : Aéroport de Waskaganish CYKQ
- **PROPRIÉTAIRE** : Transports Canada
- **RESPONSABLE FINANCIER** : Transports Canada
- **EXPLOITANT** : Transports Canada à contrat avec le Conseil de bande
- **LOCALISATION** : N 51 28'25" W 78 45'29"
- **VOCATION** : Aéroport public, certifié
- **DESCRIPTION DES INSTALLATIONS (piste, hangar, aérogare, clôture, aide à la navigation, balisage lumineux, etc.) :**

➤ Piste; 1- Piste	06-24		
	Code de référence	2CNP	
	Dimension		
	Largeur	100'	(30m)
	Longueur	3 500'	(1,052m)
	Type de surface	Gravier	
	Balisage lumineux		
	Feux de bord de piste	oui-ME	
	Feux d'approche	non	
	Indicateurs visuels de pente d'approche	non	
	Dispositif lumineux de guidage	non	
	Feux d'identification de la piste (RILS)	oui	
	Voie de circulation		
	Type de surface	Gravier	
	Largeur de la voie de circulation	18m	
	Aire de trafic		
	Dimensions	(43 X 74m)	
	Type de surface	Gravier	
	Force portante du revêtement		
	Piste : PLR	N/D	

- **Garage;** oui
- **Aérogare;** oui
- **Aide à la navigation;**
 - Manches à vent (2) éclairés
 - Électronique ARCAL
 - NDB fréquence 278

Waskaganish

- **LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :**
 - **Services côté piste**
Le déneigement de l'aire de mouvement est limité à la priorité 1, soit la piste 06-24 ainsi que la voie de circulation A desservant l'aire de trafic.
 - **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**
Il n'y a pas de service d'incendie à l'aéroport. (Pompier volontaire de la communauté)
 - **Évaluation de l'état de la piste**
Un rapport de condition de piste est fourni 2 fois par jour.
 - **Service de la navigation aérienne**
Une station radio d'aérodrome communautaire de 07 : 30 à 16 : 30. Une station d'information de vols (FSS) située à l'aéroport de Rouyn-Noranda 24 heures par jours.
- **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :**
Les aires de mouvements sont en très mauvaise condition. L'aérogare et le garage sont en bon état.
- **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :**
En bon état
- **COÛTS :**
Les coûts d'exploitation et d'entretien s'élèvent à 185 000\$ annuellement.
- **ROUTE D'ACCÈS:**
Le village de Waskaganish est situé à 2km de l'aéroport et la route d'accès est entretenue par les services publics du Conseil de bande.

Wemindji

- **LOCALISATION ET DESCRIPTION DES TYPES DE SERVICES SUR PLACE :**
 - **Services côté piste**

Le déneigement est effectué selon les procédures de la publication AK 72-43. L'entretien général est effectué par le conseil de bande.
 - **Services de lutte contre les incendies de l'aéroport**

Il n'y a pas de service d'incendie. (Pompier volontaire de la communauté)
 - **Évaluation de l'état de la piste**

Un rapport de condition de piste est fourni 2 fois par jour.
 - **Service de la navigation aérienne**
 - Station radio d'aérodrome (CARS) de 7 : 30 à 16 : 30
 - FSS-Rouyn-Noranda 24 heures par jours
- **ÉTAT DES INFRASTRUCTURES :**

Excellent état des aires de mouvements, aides visuels et des bâtiments.
- **ÉTAT DES ÉQUIPEMENTS :**

Très bon état
- **COÛTS :**

Les coûts d'exploitation et d'entretien s'élèvent à 178 200\$ annuellement.
- **ROUTE D'ACCÈS:**

Le village est situé à 2km au sud-est de l'aéroport et la route d'accès est entretenue par le Conseil de bande.

ANNEXE 2
EXPLOITANTS AÉRIENS

AIR INUIT

Siège social	Aéroport de Montréal, 547 Meloche, Dorval (Québec) (514) 636-9445	
Centres d'entretien	Aéroport international de Montréal (Trudeau)	
Type de transport	Avion Hélicoptère Hydravion	
Type d'appareils	5- Dash-8-100 7- Dash-6-300 Twin Otter 2- HS-748-2A 2- HS-748-2A (LFD) 2- King Air a-100	37 passagers 19 passagers 40 passagers (sans cargo) N/A 5 passagers 9 passagers et évacuation aéromédicales

FIRST AIR

Siège social	3257 Carp Road, Carp, Ontario (Canada) (613) 839-3340	
Centres d'entretien	Aéroports d'Ottawa et Carp, Iqaluit, Resolute Bay, Yellowknife	
Type de transport	Avion Hydravion	
Type d'appareils	5- ATR 42-300 2- B-727 100C 1- B-727 200C 1- B-727 200 F cargo 4- B-737 200 c 3- HS-748 1- L382 Hercule 2- Dash-6 Twin Otter	42 passagers 124 passagers (sans cargo) 175 passagers (sans cargo) 45 passagers (sans cargo) 19 passagers 40 passagers Cargo 19 passagers

AIR CREEBEC

Siège social	Aéroport de Val-d'Or, Val-d'Or (Québec) (819) 825-8355	
Localisation de la flotte d'avions	Hangar d'entretien à Val-d'Or, Québec et Timmins (Ontario)	
Type de transport	Avion	
Type d'appareils	1- Hawker Siddeley 748 4- Dash-8-100 1- Dash-8-300 1- Beech 1900D 3- Embraer 110 1- King Air A-100	47 passagers 37 passagers 46 passagers 19 passagers 15 passagers 9 passagers et évacuations aéromédicales

LA SOCIÉTÉ DE PROTECTION DES FORÊTS CONTRE LE FEU SOPFEU

Siège social	Aéroport international Jean-Lesage de Québec
Bases principales	Aéroports Baie-Comeau, Roberval, Maniwaki, Val-d'Or
Bases secondaires	Havre St-Pierre, Bonaventure, Cap-Chat, Rimouski, Cabano, St-Georges de Beauce, Saint-Élie-d'Orford, Duchesnay, La Tuque, St-Jovite, Matagami
Bases d'appoint	Sept-Iles, Manic 5, Chibougamau, Chutes-des-Passes, Parent, Lac Joncas, Kipawa, Beattyville
Type d'appareils	14 – CL-415 et 215 15 – Hélicoptères 9 avions d'aéropointage

AUTRES

Compagnie	Adresse	Type d'appareil	Quantité
Air Wemindji Inc.	C.P. 907 Radisson (Québec)	Cessna 208	2
Québec Aviation Boréal (1988) Inc.	C.P. 1572, Hangar Q-60 Aéroport de Val-d'Or Val-d'Or (Québec)	DC-3 Piper PA-31	1 2
Les Chantiers de Chibougamau Ltée	521, chemin Merrill C.P. 216 Québec (Québec)	Cessna 208	2
Atai Air Charters Ltd./Vols nolisés Atai Ltée	C.P. 606 Kuujuaq (Québec)	Piper Aztec Piper PA31	2 2
Johnny May's Air Charters Ltd.	Post Office Box 89 Kuujuaq (Québec)	DHC2 DhC3	2 2
Propair Inc.	B.G. 20, R.R. n° 1 Aéroport de Rouyn Rouyn-Noranda (Québec)	Beech 100 Beech 200 Cessna 425 Fairchild SW2 Gulfstream 1	1 2 1 1 1



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 211 320