

**ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS**

**LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
ET LE RÉSEAU AÉROPORTUAIRE
QUÉBÉCOIS**

MICHEL MARQUIS

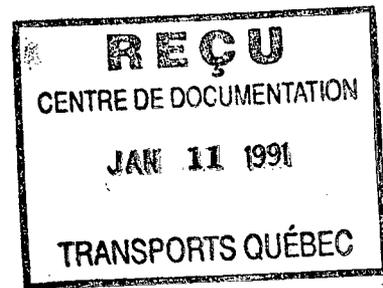
**SYSTÈMES
DE TRANSPORT**

CANQ
TR
BSM
111

Québec 

228268

LE MTQ ET LE RÉSEAU AÉROPORTUAIRE QUÉBÉCOIS



SERVICE DE L'ÉVALUATION DES PROGRAMMES

QUÉBEC, JANVIER 1990

Can - Doc - Man

CANQ.

TR

BSM

|||

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

Cette publication est éditée par la
Direction des communications du
ministère des Transports du Québec.
Pour se la procurer, téléphoner au
(418) 643-6860 ou écrire à :

Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. Saint-Cyrille Est,
18^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Dépôt légal 4^e trimestre 1990
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-21432-3
© Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Publication réalisée à la
Direction de la programmation
Ministère des Transports

Cette étude a été préparée par
le Service de l'évaluation des programmes

Analyse et rédaction:
Michel Marquis

Assistance technique:
Guylaine Boily
Guylaine Poulin



Titre et sous-titre du rapport <u>Le ministère des Transports du Québec et le</u> <u>réseau aéroportuaire québécois.</u>				N° du rapport Transports Québec RTQ-90-17				
				Rapport d'étape	<input type="checkbox"/>	An	Mois	Jour
				Rapport final	<input checked="" type="checkbox"/>			
Auteur(s) du rapport <u>Michel Marquis</u>				N° du contrat				
				Date du début d'étude		Date de fin d'étude		
				Coût de l'étude				
Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service de l'évaluation des programmes 700 boul. St-Cyrille Est, 17e étage Québec (Québec) G1R 5H1				Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports du Québec 700 boul. St-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1				
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Dégager les objectifs à l'origine de l'intervention du MTQ dans l'exploitation aéroportuaire et en examiner l'évolution. Vérifier si les interventions du MTQ répondent à une gestion efficace des ressources et si elles permettent d'atteindre les objectifs poursuivis. Déterminer le mode de gestion à privilégier et la pertinence d'une tarification. Préciser les besoins en immobilisations et en nouveaux aéroports.								
Résumé du rapport Cette étude montre la place occupée par le MTQ et le gouvernement du Québec dans l'exploitation aéroportuaire. Par la suite, elle s'attarde plus spécifiquement aux aéroports sous la responsabilité du MTQ. Elle fait le point sur leur vocation, leur milieu récepteur, leur trafic, infrastructures et équipement. Elle traite ensuite de leur gestion et des divers modes d'exécution des activités liées à leur exploitation. Enfin, elle dresse le portrait de leur situation financière et établit certaines comparaisons avec des aéroports exploités par Transports Canada et le ministère des Transports et des communications de l'Ontario.								
<i>D.M. Gagné.</i>								
Nbre de pages xx-168	Nbre de photos —	Nbre de figures 1	Nbre de tableaux 18	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais			Autre (spécifier)
Mots-clés Aéroports, avions, aéronefs, traverses aériennes, services aéroportuaires, aérodromes, aérogares, droits d'atterrissage.				Autorisation de diffusion <input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite				
				Signature du directeur général <i>Liguori Heise</i>		Date 90 07 16		

SOMMAIRE

La présente étude visait à dégager les objectifs à l'origine de l'intervention du MTQ dans l'exploitation de ses aéroports et à en examiner l'évolution. Nous avons cherché à savoir si les interventions du MTQ répondaient à une gestion efficace des ressources et si elles permettaient de respecter les objectifs poursuivis. Nous avons aussi tenté de déterminer le mode de gestion à privilégier par le MTQ et ce que devrait être sa politique en matière de tarification. Enfin, nous avons cherché à préciser les besoins en immobilisations ainsi que les besoins en nouveaux aéroports.

Pour répondre à ces questions, nous avons dans un premier temps montré la place occupée par le MTQ et le gouvernement du Québec dans l'exploitation aéroportuaire et dressé un bref historique de leur implication dans ce domaine. Par la suite, nous nous sommes attardés plus spécifiquement aux aéroports sous la responsabilité du MTQ. Nous avons fait le point sur leur vocation, leur milieu récepteur, leur trafic, infrastructures et équipement. Nous avons traité ensuite de leur gestion et des divers modes d'exécution des activités liées à leur exploitation. Enfin, nous avons dressé le portrait de leur situation financière et avons établi certaines comparaisons avec des aéroports exploités par Transports Canada et par Transports Ontario.

L'étude a permis de dégager certaines constatations et de faire les conclusions et recommandations suivantes:

- Des 141 aéroports et aérodromes actifs en 1988, 30 appartenaient au fédéral, 23 au provincial, 31 à des municipalités et 51 à des intérêts privés. À ces infrastructures s'ajoutent 6 pistes nordiques dont le statut de propriété n'est pas clairement défini.
- Transports Canada répond de l'exploitation de 22 des aéroports fédéraux, y compris la partie civile de l'aéroport de Bagotville. Les huit autres aéroports considérés en surplus sont laissés au soin de municipalités qui les exploitent à leurs frais.
- Les 22 aéroports supportés par Transports Canada comprennent en plus de tous les aéroports du réseau principal, 10 aéroports utilisés pour la desserte de communautés ou secteurs isolés.

- Transports Québec assume la responsabilité de 17 des aéroports du gouvernement du Québec, les six autres relèvent de sociétés ou organismes.
- D'ici 1994, le Québec et le MTQ prendront la charge des six aéroports qui remplaceront les pistes actuellement utilisées pour la desserte de villages inuit (programme fédéral-provincial) et d'un nouveau qui intégrera le Témiscamingue au réseau aéroportuaire québécois.
- L'implication du MTQ dans le domaine aéroportuaire ne découle pas d'une politique précise ou clairement définie, toutefois nous constatons que 18 des 24 aéroports qui devraient être exploités par le MTQ en 1994 serviront à la desserte de communautés ou de secteurs isolés.
- L'implication du MTQ et du Québec dans des aéroports situés dans des secteurs dépourvus de desserte routière est facile à justifier; ils permettent de résoudre de façon beaucoup plus économique et souvent plus efficace des problèmes d'isolement.
- Même si les municipalités desservies par les aéroports de Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Matagami et du Témiscamingue sont toutes desservies par le réseau routier, leur prise en charge complète par le MTQ peut se justifier par les distances appréciables séparant ces municipalités des grands centres. Ces aéroports sont aussi utilisés pour des activités reliées à la protection des forêts et pour des évacuations médicales.
- Le MTQ et le Québec qui, depuis 1985, n'ont pas voulu s'engager dans aucune nouvelle initiative, pourraient être sollicités par le fédéral pour prendre sa relève au niveau des aéroports communautaires. Ceci toucherait quatre aéroports situés sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord, trois aéroports crûs, celui des Îles-de-la-Madeleine et peut-être ceux de Schefferville et Gaspé.
- Le MTQ et le Québec pourraient aussi être sollicités par certaines municipalités ou communautés comme Lebel-sur-Quévillon et Chisasibi à propos de l'exploitation ou de la propriété de leurs aéroports utilisés pour des services aériens réguliers.
- Prendre la relève du fédéral au niveau des aéroports communautaires sans transfert de pouvoirs et surtout sans transfert fiscal, ne serait que se faire refiler une facture et cela sans avoir vraiment les moyens de l'assumer. Le MTQ et Québec, en plus d'hériter d'une charge financière, auraient dorénavant à porter l'odieux du peu de fonds consacrés à l'amélioration et au développement de ce type d'aéroports.
- Pour améliorer la desserte de la Basse-Côte-Nord, des aéroports pourraient aussi être construits à La Romaine, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière.

- Parmi les aéroports possédés ou exploités par le MTQ, seul celui de Mingan n'est plus vraiment requis et justifiable. Détrôné définitivement par celui du Havre-Saint-Pierre, il ne sert plus qu'à des intérêts privés.
- Le trafic est plutôt limité sur les aéroports du MTQ et il ne saurait en être autrement. En effet, exception faite de Chibougamau-Chapais, Bonaventure et Kuujjuarapik, les populations desservies ne dépassent pas les 3 000 personnes. Même que généralement elles sont inférieures à 1 000 personnes.
- Les infrastructures des aéroports actuels répondent aux besoins d'utilisation, et dans certains, elles ont des capacités supérieures. Compte tenu de leur construction récente ou de leur utilisation restreinte, les besoins en rénovation ou amélioration sont limités.
- C'est essentiellement à Kuujjuarapik qu'il y aurait des améliorations à apporter. Ayant fait l'objet de peu d'interventions depuis sa construction en 1956, il devra tôt ou tard être rénové. Toutefois, l'ouverture en 1994 à Povognituk d'un aéroport de gabarit comparable pourrait faire perdre sa vocation régionale à Kuujjuarapik. Le trafic et les besoins d'immobilisations qui en découlent diminueraient alors de façon appréciable, ce qui pourrait avoir des effets sur l'ampleur des rénovations à effectuer.
- L'utilisation de l'aéroport de Kuujjuarapik par Hydro-Québec comme une des portes d'entrée à son éventuel complexe Grande Rivière de la Baleine pourrait par contre justifier un projet de rénovation de gabarit comparable aux infrastructures actuelles. Les études préliminaires réalisées pour Hydro-Québec recommanderaient plutôt la construction d'un nouvel aéroport localisé plus près du futur chantier GB1, cette possibilité d'utilisation est donc assez douteuse.
- À Matagami, la piste dont la capacité dépasse largement les besoins de la desserte régulière, présente depuis plusieurs années des problèmes importants de détérioration. Le trafic étant très limité et la municipalité étant reliée au réseau routier, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence de sa restauration.
- La fourniture et le maintien des aides électroniques à la navigation sont la responsabilité de Transports Canada. Compte tenu des coûts élevés des autres aides, du faible taux d'utilisation des aéroports du MTQ et de l'importance des besoins d'immobilisations du réseau aéroportuaire canadien, le radiophare unidirectionnel (NDB) devrait demeurer encore plusieurs années le seul type d'aide utilisable sur les aéroports du MTQ.
- Au niveau de l'équipement et du matériel, il n'y a pas vraiment de déficiences. Une certaine rationalisation est possible et à certains endroits, elle permettrait de résoudre des problèmes de remisage et d'entreposage.

- La responsabilité de l'équipement et du matériel de communications et de météorologie devrait à l'instar des aides électroniques à la navigation être du ressort des ministères fédéraux qui ont autorité sur ces domaines.
- L'administration des aéroports est effectuée sur une base très décentralisée. Il n'y a pas vraiment de coordination à l'échelle provinciale. De plus, le Service du transport aérien n'est à peu près plus impliqué dans cette activité qui le concerne directement.
- Le Service du transport aérien nous semble le mieux placé pour effectuer la coordination à l'échelle provinciale, ce, compte tenu de son expertise dans le domaine aérien et de l'intérêt particulier qu'il porte au réseau aéroportuaire. Le STA définirait les modalités de gestion de l'ensemble des aéroports. Il se chargerait du suivi et du contrôle à l'échelle provinciale. Les directions régionales verraient à la mise en application de ces modalités de gestion, au suivi et au contrôle des aéroports sous leur responsabilité.
- Les efforts actuellement consentis par le MTQ aux services aéroportuaires et à l'entretien sont suffisants et n'ont rien d'exagéré. La prestation des quelques services aéroportuaires n'exigeant que la présence d'une personne à la fois, une réduction de leur nombre n'entraînerait pratiquement aucune économie. Pour ce qui est des dépenses d'entretien, elles découlent essentiellement de l'entretien d'hiver et cette activité ne saurait être remise en cause qu'à un ou deux endroits et cela seulement pour des considérations économiques.
- Ce n'est vraiment que l'utilisation des mêmes ressources pour offrir les services aéroportuaires et pour réaliser en tout ou en partie l'entretien régulier qui permettrait de réaliser des économies. La mise en pratique de ce mode de fonctionnement reste toutefois à vérifier.
- La réduction de certains horaires d'exploitation et la réduction des longueurs de pistes déneigées à quelques endroits permettraient de diminuer aussi un peu les dépenses.
- Confier la gestion aux municipalités en épongeant les déficits d'exploitation ne permettrait donc pas des économies beaucoup plus importantes qu'une exploitation en régie. En effet, ce n'est pas tant le type de ressources que la répartition des tâches qui fait qu'actuellement les ressources ne sont pas toujours utilisées de façon optimale.
- Le potentiel de récupération des coûts ne pourra jamais être important puisque le trafic dans les aéroports est et demeurera limité. Les droits d'atterrissage qui actuellement ne sont exigés que sur un seul aéroport et les loyers qui eux ne le sont que pour certains aéroports, doivent pour des raisons d'équité être appliqués avec uniformité ou tout simplement abolis. Il y aurait aussi lieu d'examiner la

possibilité d'exiger d'autres charges tels des droits de stationnement ou des contributions visant à faire partager les frais d'exploitation.

- Seulement l'aéroport de Mingan n'a plus de raison d'être et comme il est déjà quasi abandonné par le MTQ, sa fermeture complète aura un impact limité sur le budget du ministère. Pour ce qui est de transférer la propriété ou la responsabilité financière d'autres aéroports, il est peu vraisemblable que le MTQ puisse réussir, même dans un seul cas. Les engagements qu'il a pris lors de la réalisation de plusieurs d'entre eux, leurs coûts fixes relativement importants, leurs capacités d'autofinancement très limitées et les ressources financières très restreintes des municipalités réceptrices rendent pour ainsi dire impossible tout transfert.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
SOMMAIRE	v
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURE	xv
LISTE DES ANNEXES	xvii
 INTRODUCTION	 1
 1. LE RÉSEAU AÉROPORTUAIRE QUÉBÉCOIS	 3
1.1 Aéroports fédéraux	4
1.2 Aéroports provinciaux (Gouvernement du Québec)	6
1.3 Aéroports municipaux	7
1.4 Aéroports privés	8
 2. IMPLICATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DANS LE DOMAINE AÉROPORTUAIRE	 9
2.1 Historique	9
2.2 Commentaires	12
 3. VOCATION DES AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ	 13
3.1 Aéroports servant exclusivement à la desserte des communautés isolées	13
A. Inukjuak, Ivujivik, Kangirsuk, Kangigsujuaq, Quaqaq, Salluit	13
B. Kuujuarapik	14
C. Saint-Augustin	14
3.2 Aéroports à vocations multiples	15
A. Bonaventure	15
B. Chibougamau-Chapais	15
C. Matagami	16
D. Port-Menier	17
3.3 Traverses aériennes	17
A. Île-d'Entrée	17
B. Île-aux-Grues / Montmagny	17
3.4 Aéroports d'intérêt local ou à vocation spécifique	18
A. Mingan	18
B. Saint-Honoré	18
3.5 Commentaires	19

4. MILIEU RÉCEPTEUR, TRAFIC, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENT . . .	21
4.1 Milieu récepteur	21
A. Localisation	21
B. Populations desservies et économies	24
4.2 Trafic	26
A. Mouvements	26
B. Passagers	28
4.3 Pistes	30
4.4 Aides à la navigation	33
4.5 Bâtiments	34
A. Aérogares	34
B. Garages	34
4.6 Équipement et matériel	35
A. Incendie	35
B. Sauvetage	35
C. Entretien	37
a) Entretien d'hiver	37
b) Entretien d'été	37
c) Inspection et support	37
D. Communications	39
E. Météorologie	39
4.7 Commentaires	40
5. LA GESTION ET L'EXPLOITATION DES AÉROPORTS DU MTQ	45
5.1 Gestion	45
A. Planification	45
B. Construction	45
C. Exploitation	46
D. Commentaires	46
5.2 Activités d'exploitation	47
A. Aéroports de dessertes régulières	47
a) Gérance	47
b) Services aéroportuaires	49
c) Entretien	52
d) Commentaires	54

B. Traverses aériennes	55
a) Gérance	55
b) Services aéroportuaires	55
c) Entretien	56
d) Commentaires	56
C. Saint-Honoré	56
a) Gérance	56
b) Services aéroportuaires	57
c) Entretien	57
d) Commentaires	57
D. Mingan	58
6. REVENUS ET DÉPENSES DANS LES AÉROPORTS	59
6.1 Revenus	59
A. Droits d'atterrissage	59
B. Vente de carburant	61
C. Loyers	62
D. Autres revenus	62
E. Commentaires	63
6.2 Dépenses	63
A. Dépenses en capital	64
B. Dépenses de fonctionnement	65
a) Évolution de 1985 à 1988	65
b) L'année 1987-1988	68
C. Commentaires	70
6.3 Données comparatives	71
A. Revenus	72
B. Dépenses	75
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	77

**LISTE DES TABLEAUX ET FIGURE
TABLEAUX**

	Page
Tableau 1: Nombre d'aéroports et d'aérodromes actifs	3
Tableau 2: Aéroports fédéraux Financement et mode de gestion	4
Tableau 3: Aéroports du gouvernement du Québec par ministères et organismes	6
Tableau 4: Regroupement des aéroports par vocation principale	13
Tableau 5: Localisation des aéroports	23
Tableau 6: Milieu récepteur	25
Tableau 7: Mouvements d'aéronefs 1987	27
Tableau 8: Trafic/passagers en 1987	29
Tableau 9: Principales caractéristiques des pistes	32
Tableau 10: Équipements d'incendie et de sauvetage	36
Tableau 11: Équipement d'entretien d'hiver, par type et fournisseur	38
Tableau 12: Ressources humaines sous l'autorité des gérants et superviseurs, aéroports de dessertes régulières	48
Tableau 13: Horaires d'exploitation, aéroports de dessertes régulières	50
Tableau 14: Revenus et dépenses des aéroports du MTQ, par catégorie, 1985-1986 à 1987-1988	60
Tableau 15: Les dépenses par aéroport, 1985-1986 à 1987-1988	66
Tableau 16: Contrats d'entretien régulier 1987-1988	70
Tableau 17: Revenus et dépenses d'exploitation de certains aéroports fédéraux, 1987-1988	73
Tableau 18: Revenus et dépenses d'exploitation de certains aéroports du MTQ, 1987-1988	74

FIGURE

	Page
Figure 1: Aéroports exploités par le MTQ (Carte)	22

LISTE DES ANNEXES

	Page
Annexe 1: Passagers embarqués-débarqués (tarifs unitaires), Aéroports actuels et futurs du MTQ, 1983 à 1987	83
Annexe 2: Mouvements totaux sur les aéroports actuels et futurs du MTQ, 1983 à 1987	85
Annexe 3: Arrivées et/ou départs des vols réguliers, aéroports exploités par le MTQ	87
Annexe 4: Revenus-Dépenses, aéroports exploités par le MTQ, 1985-1986	91
Annexe 5: Revenus-Dépenses, aéroports exploités par le MTQ, 1986-1987	95
Annexe 6: Revenus-Dépenses, aéroports exploités par le MTQ, 1987-1988	99
Annexe 7: Compensations de taxes 1985 à 1987	103
Annexe 8: Dépenses de nature capitale, excluant matériel et équipement; cumulatif au 31 mars 1988	105
Annexe 9: Principales définitions sur les infrastructures, équipements et services à l'aéronautique	107

INTRODUCTION

Bien que le MTQ soit impliqué dans la gestion aéroportuaire depuis 1966, ce n'est qu'en 1978 qu'il va commencer à s'impliquer dans le développement aéroportuaire. À ce moment, il n'exploitait que deux aéroports, ceux de Bonaventure et de Saint-Honoré qui servaient essentiellement à des fins gouvernementales et dont il avait hérité du ministère des Terres et Forêts.

Après avoir acquis et restructuré des aéroports servant aux traverses aériennes, il va s'impliquer dans la construction et l'exploitation d'aéroports servant à la desserte de secteurs isolés et éloignés du Québec. Lorsque tous les projets actuellement en cours ou programmés seront réalisés, le MTQ aura 24 aéroports sous sa responsabilité. Six aéroports seront construits en territoire inuit d'ici 1992 et un autre devrait être mis en exploitation cet automne à Saint-Bruno-de-Guignes. De marginale cette activité a pris beaucoup plus d'importance.

La gestion de ces aéroports est sous la responsabilité de la Direction générale des opérations et se fait sur une base décentralisée. Chacune de ses directions régionales a la responsabilité des aéroports situés à l'intérieur de son territoire. Les diverses tâches (gérance, entretien, service d'incendie, etc.) sont tantôt effectuées en régie, tantôt confiées à des contractuels, à des municipalités ou à des opérateurs aériens. Transports Canada répond actuellement de l'achat, de l'installation et de l'entretien des aides électroniques à la navigation. Ce ministère opère aussi des services de communications à partir de certains aéroports provinciaux alors que les services météorologiques sont fournis par Environnement Canada.

La présente étude vise à dégager les objectifs à l'origine de l'intervention du MTQ dans l'exploitation de ces aéroports et à en examiner l'évolution. Nous chercherons à savoir si les interventions du MTQ répondent à une gestion efficace des ressources et si elles permettent d'atteindre les objectifs poursuivis. Nous tenterons de déterminer le mode de gestion que devrait privilégier le MTQ et ce que devrait être sa politique en matière de tarification. Enfin, nous chercherons à préciser les besoins en immobilisations ainsi que les besoins en nouveaux aéroports.

Pour répondre à ces questions, nous allons dans un premier temps montrer la place occupée par le MTQ et le gouvernement du Québec dans l'exploitation aéroportuaire. Suivra un bref historique de leur implication dans ce domaine. Par la suite, nous nous attarderons plus spécifiquement aux aéroports sous la responsabilité du MTQ.

Nous ferons le point sur leur vocation, leur milieu récepteur, leur trafic, infrastructures et équipement. Nous traiterons ensuite de leur gestion et des divers modes d'exécution des activités liées à leur exploitation. Enfin, nous dresserons le portrait de leur situation financière et établirons certaines comparaisons avec des aéroports exploités par Transports Canada et par le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario.

1. LE RÉSEAU AÉROPORTUAIRE QUÉBÉCOIS

Le réseau aéroportuaire du Québec compte 141 aéroports¹ et aérodromes actifs. Trente infrastructures sont abandonnées. Des travaux majeurs sont actuellement effectués dans certaines localités pour améliorer ou compléter le réseau de transport aérien.

L'intervenant majeur au niveau des infrastructures aéroportuaires est Transports Canada. Il assume directement ou indirectement la responsabilité financière complète des principaux aéroports desservis par les lignes aériennes régulières. Les autres infrastructures relèvent de municipalités, du gouvernement du Québec, de corporations publiques ou privées, d'associations et de particuliers. Bien que certaines de celles-ci permettent à des localités situées en régions périphériques d'être desservies par des compagnies exploitant des services aériens réguliers, la majorité visent à combler des besoins essentiellement locaux. En effet, ces infrastructures servent principalement à favoriser la pratique des sports aériens, à soutenir la fourniture de services aériens spécialisés, à poursuivre certaines activités économiques (mines, forêt, pourvoiries) et à réaliser des missions gouvernementales.

TABLEAU 1
NOMBRE D'AÉROPORTS ET D'AÉRODROMES ACTIFS

PROPRIÉTÉ	FÉDÉRALE:	30
	PROVINCIALE:	23
	MUNICIPALE:	31
	PRIVÉE:	57
	TOTAL:	141

Sources: *Inventaire des aéroports de la région de Québec*
Transports Canada, Direction des aéroports, février 1987.
Canada Supplément de vol, Centre canadien de cartographie, juin 1988.

1. Un aéroport est un aérodrome à l'égard duquel Transports Canada a émis un permis en vertu de la partie III du Règlement de l'Air.

1.1 Aéroports fédéraux

Au Québec, Transports Canada est propriétaire de 30 aéroports incluant les installations civiles de la base militaire de Bagotville. Vingt-deux de ces aéroports sont sous son entière responsabilité financière, y compris les trois aéroports cris d'Eastmain, Wedmenji et Waskaganisk qui sont la propriété du ministère des Affaires indiennes. Quinze sont gérés directement par Transports Canada, les sept autres étant gérés par des municipalités aux frais du ministère fédéral. Tous ces aéroports sont desservis par une ou des lignes aériennes régulières. Huit autres aéroports, non desservis par des transporteurs réguliers, ont été loués à des municipalités qui les exploitent à leurs frais. Notons par ailleurs que l'aéroport terre-neuvien de Wabush, possédé et exploité par Transports Canada, est aussi utilisé pour la desserte de la ville québécoise de Fermont.

TABLEAU 2
AÉROPORTS FÉDÉRAUX
FINANCEMENT ET MODE DE GESTION

Financés et gérés par Transports Canada	15
Financés par Transports Canada et gérés par les municipalités	7
Financés et gérés par les municipalités	8
TOTAL:	30

Source: Voir tableau 1.

Les aéroports gérés directement par Transports Canada comprennent en plus de l'aéroport international de Mirabel, la totalité des aéroports nationaux et régionaux (Bagotville – civil, Baie-Comeau, Dorval, Mont-Joli, Québec, Sept-Îles et Val-d'Or). Ces huit aéroports constituent l'épine dorsale du réseau de transport aérien du Québec. Les quatre autres aéroports bien que ne faisant pas partie du réseau principal d'aéroports ont aussi des rôles importants à jouer. Celui de Kuujjuak (Fort Chimo) constitue, avec l'aéroport provincial de Kuujjuarapik, les portes d'entrée et de sortie pour la région du Nouveau-Québec. Celui de Saint-Hubert, en accueillant

l'aviation générale² de Montréal, permet un fonctionnement plus efficace de l'aéroport de Dorval. Les aéroports de Schefferville et des Îles-de-la-Madeleine constituent des infrastructures nécessaires à la réduction de l'isolement de leur région. La vocation de ces deux aéroports locaux et les ressources limitées des municipalités expliquent leur prise en charge par Transports Canada. Enfin, le ministère fédéral a aussi la responsabilité des trois aéroports cris d'Eastmain, Wedminji et Waskaganish. Pour assurer l'entretien et la prestation des services aéroportuaires pour ces 15 aéroports, Transports Canada a généralement recours à des ressources relevant de son autorité. Il n'a essentiellement recours à des ressources externes que pour les plus petits d'entre eux. L'exploitation des trois aéroports cris est réalisée à contrat par les communautés autochtones. Celle de Bagotville (zone de l'aérogare)³ et de Schefferville est effectuée à contrat par l'entreprise privée et celle de l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine en régie et à contrat. Pour ce qui est de l'exploitation des neuf autres aéroports, elle est effectuée complètement ou essentiellement en régie.

Le deuxième groupe comprend sept aéroports dont la gestion a été confiée aux municipalités. Transports Canada assume la responsabilité des déficits d'exploitation. Six de ces aéroports permettent la desserte aérienne régulière de secteurs isolés ou éloignés du Québec. Les villages du Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Chevery et Blanc-Sablon sont desservis à partir de l'aéroport de Sept-Îles. Leurs niveaux d'activité sont faibles, mais ils permettent de rendre des services essentiels à des communautés aux ressources financières limitées. En ce qui concerne Rouyn et Gaspé, c'est leur vocation régionale qui fait que Transports Canada en assume l'entière responsabilité. L'aéroport de Rouyn permet au secteur ouest de l'Abitibi d'être relié directement aux grands centres du Québec alors que celui de Gaspé, en plus de servir à la desserte de son secteur, joue un rôle important dans la desserte des Îles-de-la-Madeleine. Transports Canada a pris le contrôle de ces deux aéroports municipaux à la demande des autorités locales. L'administration a été laissée aux municipalités pour des raisons d'économie et d'implication du milieu dans la gestion aéroportuaire. Pour ce qui est de l'aéroport de Charlevoix (Saint-Irénée), la subvention d'exploitation constitue un support à la mise en place d'un service aérien régulier dans cette région.

Enfin, le troisième groupe comprend huit aéroports considérés en surplus par Transports Canada. Ces aéroports ne sont plus ou n'ont jamais été utilisés pour le transport régulier des personnes et marchandises. Ils ont été délaissés par les transporteurs réguliers au profit d'autres aéroports, ou n'ont jamais réussi à les attirer à cause de leur proximité avec un aéroport du réseau principal ou avec un des grands centres urbains du Québec. Ces aéroports loués pour une valeur nominale, sont

-
2. L'aviation générale comprend les aviations sportive et d'affaires, l'enseignement aéronautique ainsi que diverses activités commerciales spécialisées (évacuation médicale, épandage, publicité, etc ...)
 3. Les autres activités d'exploitation sont réalisées par les Forces armées canadiennes qui sont propriétaires de toutes les autres installations.

exploités par les municipalités qui en assument la complète responsabilité financière (Alma, Forestville, La Macaza, Rimouski, Rivière-du-Loup, Saint-Jean, Sherbrooke, Trois-Rivières).

1.2. Aéroports provinciaux (Gouvernement du Québec)

Le gouvernement du Québec est actuellement propriétaire de 25 aéroports dont 23 sont actifs et deux sont considérés comme abandonnés (Casey, Lac-des-Loups).

Présentement, le ministère des Transports du Québec possède 17 de ces aéroports dont l'aéroport de Casey. À l'exception de ce dernier qui est abandonné et celui de Mingan qu'il a confié à la municipalité, le MTQ veille directement à l'exploitation de tous ses aéroports. Il assume en outre l'opération de l'aéroport de Matagami propriété du ministère de l'Énergie et des Ressources. Les autres aéroports relèvent d'organismes gouvernementaux et paragouvernementaux. Quatre appartiennent à Hydro-Québec (Lac Sainte-Anne, Nemiscau, LG-3, LG-4) alors que ceux de la Grande Rivière (LG-2) et de Gatineau relèvent respectivement de la Société de développement de la Baie-James (SDBJ) et de la Société d'aménagement de l'Outaouais (SAO). De leur côté, les pistes de Casey et du Lac-des-Loups appartiennent respectivement au MTQ et au MER.

TABLEAU 3
AÉROPORTS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
PAR MINISTÈRES ET ORGANISMES

	En exploitation	Abandonnés	Total
Ministère des Transports	16	1	17
Ministère de l'Énergie et des Ressources	1 ¹	1	2
Hydro-Québec	4	-	4
Société de développement de la Baie James	1	-	1
Société de développement de l'Outaouais	1	-	1
	23	2	25

Source: Voir Tableau 1

1. Propriété du MER mais administré par MTQ.

Ces infrastructures sont réparties aux quatre coins de la province, presque exclusivement en régions périphériques. Elles visent à résoudre de façon provisoire ou permanente des problèmes particuliers de transport ou à assurer la réalisation de certaines missions ou entreprises gouvernementales. Elles servent de bases pour l'opération de traverses aériennes saisonnières, de solution à la desserte de communautés isolées et au handicap que constitue l'éloignement.

Quinze des aéroports actifs sont desservis par des transporteurs aériens réguliers, les huit autres servant essentiellement à combler les besoins locaux ou spécifiques.

Un aéroport est présentement en construction au Témiscamingue et un programme fédéral-provincial prévoit d'ici 1992 l'amélioration et la construction de six autres infrastructures au Nouveau-Québec. Les nouveaux aéroports appartiendront au MTQ qui en assumera complètement l'exploitation. Soulignons en terminant qu'un aéroport pourrait aussi être construit à Taqpanyayuk s'il y a relocalisation d'Inuit à cet endroit.

1.3 Aéroports municipaux

Présentement, 31 aéroports appartiennent à des municipalités. Ces aéroports répondent essentiellement à des besoins locaux. Ils servent à la pratique et à l'apprentissage des sports aériens (aviation, parachutisme, ultra-légers, planeurs, avions miniatures), aux vols d'affrètement ou aux vols d'affaires. Leur proximité d'un grand centre ou d'un aéroport majeur empêche le développement d'un service aérien régulier. Actuellement, seuls les aéroports de Dolbeau – Ste-Méthode, Lebel-sur-Quévillon et Chisasibi bénéficient de services aériens réguliers. Ceux de Dolbeau – Ste-Méthode et de Roberval sont reliés à Montréal par le transporteur Inter-Canadien, alors que les deux autres aéroports font partie d'un réseau aérien régional établi par Air Creebec dans le secteur de la Baie-James (relié à Val-d'Or).

À l'exception de ceux de Joliette et de Lachute, ces aéroports sont tous exploités directement par les municipalités qui en assument l'entière responsabilité financière. Les efforts consentis à l'entretien et l'exploitation, bien que souvent limités, permettent de combler de façon satisfaisante la demande de services. Notons qu'une dizaine d'aéroports sont fermés ou reçoivent un entretien limité en saison hivernale.

Pour la construction et l'amélioration de leurs aéroports, plusieurs de ces municipalités ont bénéficié d'aide financière ou matérielle. Certaines ont hérité d'infrastructures construites par des ministères et compagnies, d'autres ont bénéficié de subventions ou d'avantages matériels pour mener à bien leurs constructions. La Sarre et Causapscal ont hérité de pistes du MTQ, Roberval, de Transports Canada et Quévillon, de la Domtar. Plusieurs ont obtenu des subventions de Transports Canada dans le cadre de son programme d'aide aux aéroports locaux et locaux-commerciaux. Le gouvernement du Québec qui n'a jamais eu de programme d'aide au développement aéroportuaire, a tout de même contribué à la réalisation de quelques projets via le MTQ et l'OPDQ. Enfin, certaines municipalités ont reçu de

l'aide financière et matérielle d'entreprises locales, d'individus ou de groupes intéressés à la réalisation de tels projets.

1.4 Aéroports privés

Le dernier groupe d'aéroports est sous le contrôle du secteur privé. Les principaux propriétaires sont des entreprises de services aériens spécialisés, des clubs d'aviation, des pourvoiries et des compagnies minières.

Ces 51 aéroports ne sont généralement pas ouverts aux avions de passage, sauf en cas d'urgence. Une autorisation d'atterrissage doit être obtenue de l'exploitant ou du propriétaire. Dix-sept aéroports détiennent des permis privés émis par Transports Canada alors que 24 sont non homologués (informations de vol publiées mais non vérifiées par Transports Canada). Seulement dix aéroports sont exploités en vertu de permis publics. Ils servent généralement à l'opération de services aériens de nolisement, mais ne font toutefois l'objet d'aucun service aérien régulier.

À ces aéroports, nous ajoutons les six pistes actuellement utilisées pour la desserte de communautés inuit et qui devraient être améliorées ou reconstruites d'ici 1992 en vertu du programme fédéral-provincial mentionné plus haut. Fruits d'initiatives diverses, ces aérodromes n'ont pas de statut de propriété clairement défini.

2. IMPLICATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DANS LE DOMAINE AÉROPORTUAIRE

2.1 Historique

L'implication du gouvernement du Québec dans l'aménagement et l'exploitation d'aéroports a d'abord visé la mise en valeur et la conservation de nos richesses naturelles. Bien que la première action⁴ date de 1920, c'est au début des années soixante que le Québec est véritablement entré dans ce champ d'activité.

Une entente fédérale-provinciale relative à la protection de la forêt va permettre au ministère des Terres et Forêts d'acquérir des avions et de procéder à leur transformation pour l'arrosage aérien des feux de forêt. Pour mener à bien les opérations, le ministère des Terres et Forêts construira des pistes d'atterrissage à La Sarre, Causapsal et Bonaventure. Ce ministère s'était vu d'autre part remettre par le gouvernement fédéral les ex-installations militaires de St-Honoré en 1947, de Mingan en 1951 et de Casey en 1964. Ces pistes construites sur des terres publiques lui ont été remises à titre d'administrateur des terres publiques du Québec. Ces six pistes seront transférées au ministère des Transports et Communications en 1966. Elles seront administrées par le Service aérien gouvernemental (SAG) qui s'est vu confier l'exploitation des avions gouvernementaux en 1960.

Sous l'administration du SAG, l'aéroport de Saint-Honoré sera réactivé et deviendra en 1968 la base de formation de la nouvelle école de pilotage du cégep de Chicoutimi. La piste de Bonaventure sera pour sa part allongée et pavée pour servir aux opérations de lutte contre les feux de forêt et à la pulvérisation d'insecticides. En 1966, l'aéroport de Mingan est confié à la municipalité pour qu'elle l'exploite à titre d'aéroport public. Son exploitation sera financée de 1978 à 1983 par le ministère des Transports du Canada. Durant cette période, il a pris la relève de l'aéroport du Havre-Saint-Pierre et a été utilisé pour la desserte aérienne régulière du secteur s'étendant de Rivière-au-Tonnerre à Havre-Saint-Pierre. Les pistes de La Sarre et de Causapsal, inappropriées pour les nouveaux avions-citernes CL-215, seront cédées aux municipalités concernées en 1974. Le SAG ne construira pas de nouvelles pistes mais utilisera des installations exploitées par les municipalités, Transports Canada et la Société de développement de la Baie-James pour compléter son réseau de bases pour avions-citernes.

De leur côté, Hydro-Québec et la Société de développement de la Baie-James construiront des aérodromes et aéroports pour appuyer leurs projets d'aménagement hydro-électriques. Une piste sera construite près de Manic V en 1964 dans le cadre du développement de la rivière Manicouagan. Le développement hydro-électrique nord-côtier exigera aussi la construction de pistes d'atterrissage dans les secteurs des

4. Financement de la base de Roberval dans le cadre d'un programme fédéral - provincial de surveillance et d'inventaire forestiers.

lacs Sainte-Anne et Eric. De 1972 à 1974, la SDBJ construira plusieurs pistes et aéroports dans le cadre du projet de la Baie-James. Le démarrage du projet nécessitera la construction de l'aéroport de Matagami. Cinq autres infrastructures seront aménagées pour assurer la desserte des chantiers de LG-2, LG-3, LG-4, EOL et Caniapiscau. Le projet nécessitera aussi l'aménagement de plusieurs pistes temporaires. Matagami, exploité par le MTQ depuis 1980, et La Grande, encore sous la gouverne de la SDBJ, servent actuellement au transport aérien régulier. Les autres pistes sont actuellement très peu utilisées et servent à l'usage exclusif d'Hydro-Québec.

En 1965, la volonté du Québec d'assumer sa souveraineté sur le Nord québécois l'amène à prendre la responsabilité des installations de la base militaire de Poste-à-la-Baleine (Kuujuarapik). Comme condition de transfert, le gouvernement du Québec s'engage à entretenir l'aérodrome et à l'exploiter à titre d'aéroport public suivant la Loi sur l'aéronautique. D'abord administré par la Direction générale du Nouveau-Québec (Richesses Naturelles), cet aéroport sera transféré au ministère des Travaux Publics en 1978. Il est sous la responsabilité du MTQ depuis 1985.

En 1968, le MLCP louera de Transports Canada pour la somme nominale de un dollar par année, les installations de l'aéroport du Lac-des-Loups situé dans le parc provincial de La Vérendrye. La piste ne sera utilisée qu'occasionnellement et ne fera l'objet d'aucun entretien; cette location se poursuivra jusqu'en 1984. En 1985, le MLCP décide de se porter acquéreur des bâtiments. Pour ce qui est de la piste, elle est retournée au domaine public et aucun ministère ou organisme n'ont été mandatés pour exploiter cet aérodrome.

En 1970, le Gouvernement du Québec défraiera la construction de la première piste d'atterrissage de Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord. L'exploitation de l'aéroport sera assumée par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent, organisme formé et financé par le ministère des Affaires municipales du Québec dans le but d'assurer la fourniture de services municipaux aux villages de la Basse-Côte-Nord. Depuis ce temps, le Québec a toujours été impliqué dans le développement et l'exploitation de cet aéroport.

En 1974, le Québec rachète de la Consolidated Bathurst ses droits de propriété sur l'île d'Anticosti. L'administration complète du territoire sera confiée au MLCP qui poursuivra l'exploitation de l'aéroport de Port-Menier afin de permettre le transport des chasseurs et des pêcheurs dans la grande pourvoirie que devient Anticosti.

En 1975, la Société d'aménagement de l'Outaouais⁵ entreprend la mise en place d'un aéroport dans la région de Gatineau. Cet aéroport inauguré officiellement en 1979, visait à intégrer la région au réseau aérien du Québec et à stimuler son

5. Cette société créée en vertu du titre III de la Loi de la Communauté régionale de l'Outaouais (C-37.1, L.R.Q., 1977) relève du ministère des Affaires municipales.

développement économique. Il appartient à la SAO qui l'exploite depuis sa mise en service. Sa construction a été financée avec des fonds prêtés par le ministère des Finances du Québec devant le refus de Transports Canada de s'impliquer dans le projet.

En 1978, le ministère des Transports du Québec commence à s'impliquer directement dans la construction d'aéroports. Sa nouvelle loi organique votée en 1973 lui permet dorénavant de résoudre les problèmes de transport, non seulement en fonction des données du génie routier, mais aussi en fonction de la rentabilité et de l'efficacité de tous les moyens et systèmes disponibles. Dorénavant, le transport aérien au Québec sera considéré comme un substitut ou un complément aux autres modes de transport des biens et des personnes.

Le ministère des Transports du Québec va d'abord acquérir et restructurer les infrastructures nécessaires aux traverses aériennes desservant l'Île-aux-Grues (1978) et l'Île-d'Entrée (1979).

Le 12 mai 1981, une entente était conclue entre la Société de développement de la Baie-James (SDBJ) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) relativement à la construction d'un nouvel aéroport dans la région de Chibougamau-Chapais. L'entente définissait le mandat de la Société de développement de la Baie-James en tant que maître d'oeuvre et la responsabilité du ministère des Transports du Québec en tant que maître de l'ouvrage. Le ministère des Transports du Québec et le ministère des Transports du Canada (MTC) avaient pour leur part conclu une entente relative au financement du projet à parts égales. Le 1er octobre 1982, le MTQ prenait possession des installations.

En septembre 1983, une entente fédérale-provinciale est signée pour créer le "Programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires nordiques". Ce programme prévoit un plan conjoint pour la construction ou l'amélioration des emplacements aéroportuaires de 11 villages au nord du 55e parallèle. Deux autres constructions sont conditionnelles à la réalisation de projets de relocalisation d'Inuit. Une piste devrait être construite dans le nouveau village d'Umiujaq alors que la construction de celle de Taqpangayuk demeure incertaine. Les gouvernements canadien et québécois conviennent de partager les coûts directs de construction selon une formule 60 % - 40 %. Le Québec sera propriétaire des pistes et s'engage à financer leur exploitation et leur entretien. La construction d'aéroports qui devrait s'échelonner sur une période maximale de 10 ans a débuté à Ivujivik en 1984. Actuellement, six pistes sont terminées et trois autres sont en construction.

En 1984, le MTQ va entreprendre la reconstruction de l'aéroport gouvernemental de Port-Menier et de celui de Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord. La responsabilité de l'aéroport de Port-Menier lui a été transférée par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP), le 1er avril 1984, et celle de Saint-Augustin par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent à l'été 1984. Le Ministère aménage présentement un aéroport dans la région du Témiscamingue. Malgré son

faible bassin de population, le MTQ a convenu que cette région devait être dotée d'un aéroport compte tenu de son éloignement, de son infrastructure routière déficiente, et de l'attraction qu'exerce sur elle l'Ontario. Les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien de ces trois aéroports sont ou seront entièrement assumés par le MTQ. Le coût du projet du Témiscamingue a toutefois été inclus au titre de la participation québécoise au volet III de l'Entente Canada-Québec sur le développement des transports (1985-1990).

2.2 Commentaires

L'implication du Québec a surtout porté sur des interventions directes. Sa participation au financement d'initiatives parrainées par les municipalités ou communautés locales a été des plus limitées. Seuls quelques rares projets de construction ou de rénovation ont été supportés par le MTQ ou l'OPDQ et les sommes accordées ont été relativement peu importantes. L'aide financière la plus importante a été accordée pour l'aéroport de Dolbeau - Ste-Méthode, les subventions versées par le MTQ totalisant 0,9 million de dollars. Le soin d'appuyer ces projets a été pour ainsi dire laissé au traditionnel bailleur de fonds Transports Canada qui a pratiquement toute l'autorité en matière de développement et de gestion du transport aérien.

À quelques reprises, le MTQ a versé des subventions à des municipalités ou instances locales pour défrayer en tout ou en partie les coûts d'études préparatoires ou les coûts inhérents au développement de services aériens à horaire régulier. Des projets menés avec le Comité administratif de l'aéroport de Sherbrooke et la Municipalité régionale de comté de Charlevoix-Est ont permis d'expérimenter des services entre Sherbrooke, Québec et Montréal, ainsi qu'entre Québec et Charlevoix (aéroport de Saint-Irénée). Pour ce qui est des études préparatoires, elles ont servi à appuyer des demandes d'aides soumises à Transports Canada.

Le Québec, il faut le souligner, n'est pas la seule province à être impliquée directement dans le domaine aéroportuaire. Il n'y a que l'Île-du-Prince-Édouard qui ne possède aucune infrastructure. La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie Britannique ne possèdent que des pistes servant à combler des besoins gouvernementaux, besoins essentiellement liés à la protection de la forêt. Les autres provinces en plus de posséder de telles infrastructures, sont toutes propriétaires/exploitantes d'aéroports servant au transport public des personnes et des marchandises. Situés presque tous au nord du 50e parallèle, ces aéroports servent à la desserte régulière de communautés isolées et éloignées. Treize des aéroports du gouvernement terre-neuvien sont utilisés pour desservir des communautés du Labrador, alors qu'en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, chacun des gouvernements provinciaux exploite de 16 à 22 aéroports pour permettre la desserte de leurs secteurs nordiques. Par ailleurs, au moins trois de ces provinces possèdent des programmes d'aide et de développement pour les aéroports municipaux.

3. VOCATION DES AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ

Afin de faciliter l'analyse de la vocation des aéroports exploités par le MTQ, nous les avons regroupés en quatre grandes catégories. La première catégorie regroupe huit aéroports servant exclusivement au transport régulier des personnes et des marchandises pour assurer la desserte de communautés isolées. La seconde catégorie comprend quatre aéroports, dits à vocations multiples, qui en plus de recevoir des vols réguliers pour la desserte de communautés, sont utilisés dans le cadre d'autres opérations telles la protection de la forêt, l'exploration minière, la pêche et la chasse sportives. La troisième catégorie comprend trois aéroports utilisés pour des traverses aériennes à destination de petites îles alors que la dernière catégorie regroupe deux aéroports à vocation spécifique ou à intérêt local.

TABLEAU 4
REGROUPEMENT DES AÉROPORTS PAR VOCATION PRINCIPALE

Desserte de: communautés isolées	Inukjuak, Ivujivik, Kangirsuk, Kangigsujuaq, Quaqtac, Salluit, Kuujuarapik, Saint-Augustin.
Vocations multiples:	Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Matagami, Port-Menier.
Traverses aériennes:	Île-d'Entrée, Île-aux-Grues, Montmagny.
Intérêt local ou vocation spécifique:	Mingan, Saint-Honoré

3.1 Aéroports servant exclusivement à la desserte de communautés isolées

Sept des aéroports servant à la desserte exclusive de communautés isolées sont situés au Nouveau-Québec et un dernier sur la Basse-Côte-Nord.

A. Inukjuak, Ivujivik, Kangirsuk, Kangigsujuaq, Quaqtac, Salluit

Ces six aéroports font partie d'un réseau de douze aéroports qui seront utilisés exclusivement pour desservir les villages inuit des côtes de la Baie d'Hudson et de la Baie d'Ungava. Ils sont le fruit d'un programme fédéral-provincial visant l'amélioration

de ce réseau et en vertu duquel le MTQ s'est engagé à assumer la responsabilité financière de leur exploitation pour au moins les vingt prochaines années.⁶

Pour ces communautés isolées, le transport aérien est non seulement le seul mode de transport permanent mais aussi le plus approprié pour le transport rapide des personnes et des marchandises périssables. On n'a qu'à penser à l'absence de liaison routière et ferroviaire entre les villages et les points d'approvisionnement du Sud, à la saison de navigation très courte et aux distances importantes à parcourir, pour convenir de la nécessité d'exploiter et de développer ce réseau. Les gouvernements canadien et québécois se devaient de s'impliquer pour que la population de ces territoires puisse bénéficier d'infrastructures plus adéquates et équivalentes à celles des autres territoires nordiques du pays.

B. Kuujuarapik

L'aéroport de Kuujuarapik bien qu'utilisé pour la desserte de ce village isolé, a avant tout une vocation régionale. Il constitue, avec celui de Kuujuaq, l'un des points de raccordement pour le trafic de passagers en provenance et à destination des villages inuit. Le transporteur régional Air Inuit amène à ces aéroports les passagers et marchandises à destination du Sud et prend en charge les passagers et marchandises à destination du Nord.

Kuujuarapik est le seul aéroport exploité par le MTQ à être desservi par trois transporteurs réguliers. Le nombre de passagers transportés par le transporteur national Canadien et les deux transporteurs régionaux Air Inuit et Air Creebec le place au tout premier rang des aéroports du MTQ en ce qui a trait au trafic. Son rôle au niveau du transport des marchandises a grandement diminué depuis qu'Air Inuit utilise l'aéroport de La Grande pour ses opérations cargo. Les marchandises sont transportées par route jusqu'à La Grande et sont expédiées directement de ce point à leur lieu de destination. L'aéroport est également utilisé pour des vols nolisés et des évacuations médicales. Le SAG y a effectué sept évacuations médicales en 1986-1987 et une en 1987-1988.

C. Saint-Augustin

Le dernier aéroport du groupe a été reconstruit par le MTQ pour améliorer la desserte du village de Saint-Augustin. L'état et les caractéristiques de l'ancienne piste forçaient le transporteur qui offre le service de desserte régulière de la Basse-Côte-Nord à y suspendre ses activités en été et à y annuler plusieurs de ses arrêts le reste de l'année. À l'instar des villages du Nouveau-Québec où le MTQ exploite

6. Pour les aéroports nordiques et Chibougamau-Chapais, les ententes convenues avec Transports Canada prévoient que s'ils étaient abandonnés ou fermés par le MTQ au cours des 20 années suivant leur ouverture, le gouvernement du Québec devrait rembourser les contributions du fédéral réduites de 50% des sommes consacrées par le Québec à leur exploitation.

des aéroports, Saint-Augustin est éloigné des grands centres, est dépourvu de toute desserte routière et ferroviaire et ne peut être desservi à l'année par le transport maritime.

Ce n'est qu'exceptionnellement que l'avion-ambulance du gouvernement se rend à Saint-Augustin. Les évacuations réalisées par le SAG sont normalement effectuées à partir de Blanc-Sablon où est situé l'hôpital régional. En effet, les malades transportés sont des patients admis au préalable dans les hôpitaux régionaux et qui sont dirigés par la suite vers les centres hospitaliers spécialisés de Québec et Montréal.

3.2 Aéroports à vocations multiples

Ces quatre aéroports (Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Matagami, Port-Menier) bien qu'utilisés pour le transport régulier des personnes et des marchandises servent à d'autres usages. Exception faite de Port-Menier, ils sont tous situés dans des localités éloignées, mais non isolées.

A. Bonaventure

L'aéroport de Bonaventure a été construit pour servir à la protection des forêts. Ce n'est que depuis 1974 que des services de transport régulier y sont offerts et ils s'y maintiennent tant bien que mal; la région présente plusieurs caractéristiques défavorables au transport aérien. Ainsi, elle bénéficie déjà de dessertes routière, maritime et ferroviaire et présente en outre des faiblesses marquées au niveau de l'emploi et de l'activité économique. La clientèle limitée est par ailleurs drainée en partie par l'aéroport de Charlo au Nouveau-Brunswick. D'autre part, l'implication de l'aéroport de Bonaventure dans la protection de la forêt est actuellement très limitée. Il ne sert que de base satellite pour les avions-citernes, et les opérations d'arrosage contre les insectes y sont beaucoup moins importantes compte tenu du déclin de l'épidémie des tordeuses du bourgeon de l'épinette. Après avoir servi de nombreuses années à la protection des forêts, cet aéroport ne saurait donc appuyer son avenir sur cette mission. Ces opérations, il faut le dire, pourraient être réalisées à partir d'autres aéroports.

L'aéroport est utilisé par le SAG dans le cadre du système Évacuations aéromédicales du Québec (EVAQ). Les appareils gouvernementaux y ont effectué 38 évacuations médicales en 1986-1987 et 64 en 1987-1988. La compagnie Commandair offre à partir de l'aéroport un service aérien commercial de classe 4 (nolisement). En activité depuis l'été 1987, cette compagnie a pris la relève d'Aéro-Bonaventure qui avait exploité un tel service de 1972 à 1985.

B. Chibougamau-Chapais

Cet aéroport a remplacé l'ancien aéroport municipal de Chibougamau dont les possibilités d'expansion furent jugées limitées et le réaménagement trop coûteux. Il devait, en plus d'améliorer la desserte de ces deux municipalités, permettre de faire

face à l'augmentation du trafic généré par la deuxième phase de la Baie-James et l'ouverture de nouvelles mines. L'aéroport de Chibougamau-Chapais a été reconstruit par la SDBJ et le coût de sa reconstruction a été financé à parts égales par Transports Canada et le MTQ. En faisant accepter au MTQ la responsabilité de l'aéroport, la SDBJ visait à garantir sa permanence et à lui assurer une gestion plus susceptible de favoriser son développement.

La région de Chibougamau-Chapais dispose aujourd'hui d'un aéroport de qualité, dont la capacité dépasse les besoins d'utilisation. Construit en prévision d'une liaison régulière par Boeing 737, il n'est toujours desservi que par des turbo-propulsés de surcroît plus petits que les F-27 utilisés antérieurement par Nordair. Son utilité ne saurait toutefois être mise en doute, le volume de passagers n'étant pas négligeable malgré le fait que la région soit reliée au réseau routier du Québec.

L'aéroport permet également la réalisation d'opérations liées à la lutte contre les incendies de forêt et à l'exploration minière, en plus de l'évacuation rapide de malades. Le SAG y a réalisé 15 évacuations en 1986-1987 et 13 évacuations en 1987-1988.

C. Matagami

L'aéroport de Matagami a été construit pour les besoins du chantier hydro-électrique de la Baie-James. Au début des travaux, l'aéroport a connu un niveau d'activité très élevé. Son utilisation a cependant décliné au fur et à mesure que la construction de la route Matagami – La Grande se complétait et que les installations aéroportuaires à ce dernier endroit s'amélioraient. Actuellement, cet aéroport est intégré au réseau de desserte régulière du territoire de la Baie-James administré par Air Creebec. Les besoins de desserte locale sont toutefois très restreints parce que cette municipalité enclavée est reliée au réseau routier, qu'elle ne joue qu'un rôle secondaire au niveau régional, qu'elle ne compte plus que 2 700 personnes et que l'activité économique locale y est très faible.

Il est aussi utilisé dans le cadre d'opérations de lutte contre les incendies de forêt et pour des évacuations médicales. Transports Canada y exploite une station régionale d'information de vol en raison de sa situation géographique. Le nombre de passagers embarqués/débarqués n'y a été que de 973 personnes en 1986 et 1209 en 1987. Le SAG y a réalisé cinq évacuations médicales en 1986-1987 et deux en 1987-1988.

Pour ce qui est du rôle de cet aéroport dans la protection de la forêt, le MER considère, après y avoir suspendu temporairement ses opérations, que son utilisation permet de protéger plus efficacement certains secteurs forestiers en raccourcissant les temps d'intervention.

D. Port-Menier

Bien qu'utilisé pour la desserte des 335 insulaires de l'Île d'Anticosti, l'aéroport de Port-Menier a pour vocation principale d'appuyer les activités reliées à l'exploitation de la faune. Ainsi, il sert principalement à amener chasseurs, pêcheurs et vacanciers dans la grande pourvoirie que constitue Anticosti. La saisonnalité du trafic confirme cette vocation: au cours de l'année, 90 % des passagers sont transportés de juin à novembre et 69 % durant la seule saison de chasse de septembre à novembre.

L'aéroport de Port-Menier sert occasionnellement à des évacuations médicales; le SAG n'en a toutefois réalisé aucune en 1986-1987 et 1987-1988. Il sert aussi à l'exécution de vols de surveillance aérienne des feux de forêt mais aucun avion-citerne n'y est basé.

Construit pour faire face à une demande saisonnière importante, l'aéroport possède des équipements plus que satisfaisants pour accueillir l'avion qui y est utilisé de façon régulière. Sa reconstruction faisait partie d'un plan d'action mis de l'avant par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour assurer le développement autonome de l'île. En mettant en valeur la moitié du territoire qui n'était pas exploitée, on envisageait une hausse importante du trafic. À noter que depuis sa reconstruction, une pourvoirie privée a fait aménager sa propre piste d'atterrissage pour amener ses clients directement à ses installations situées à l'autre extrémité de l'île (secteur est).

3.3 Traverses aériennes

Trois aéroports sont actuellement utilisés dans le cadre de traverses aériennes saisonnières à destination de petites îles. En hiver, ces services remplacent les traverses maritimes; ces deux types de services sont subventionnés par le MTQ. L'un de ces aéroports dessert l'Île-d'Entrée et les deux autres desservent l'Île-aux-Grues. Le MTQ les a pris en charge en 1977 et 1978 dans le cadre d'un plan visant l'amélioration de ces liaisons saisonnières.

A. Île-d'Entrée

L'aéroport de l'Île-d'Entrée permet aux 196 insulaires d'avoir accès aux îles principales de l'archipel des Îles-de-la-Madeleine. Le service de traverse est opéré à partir de l'aéroport du Havre-Aubert, propriété de Transports Canada. Le service offert avec de petits monomoteurs est disponible à la demande de décembre à avril.

B. Île-aux-Grues / Montmagny

Les aéroports de l'Île-aux-Grues et de Montmagny ont été mis en place pour permettre la desserte de cette île du Saint-Laurent située à 55 km au nord-est de Québec et ce particulièrement durant la saison hivernale. De décembre à avril, un service de traverse aérienne prend la relève du traversier pour relier l'île à

Montmagny sur la rive sud. Ces deux traverses sont subventionnées par le MTQ depuis 1961.

Malgré une population guère plus importante qu'à l'Île-d'Entrée, 238 personnes comparativement à 196, le nombre de passagers transportés y est presque dix fois plus élevé. De 1982-1983 à 1986-1987, la moyenne annuelle de passagers embarqués/débarqués par les services de traverse aérienne y a été de 3 786 comparativement à 422 à l'Île-d'Entrée.

3.4 Aéroports d'intérêt local ou à vocation spécifique

A. Mingan

Depuis l'ouverture du nouvel aéroport du Havre-Saint-Pierre en 1983, l'aéroport de Mingan a perdu à toutes fins utiles sa raison d'être. La desserte de deux municipalités reliées au réseau routier et distantes de 22 km ne peut justifier l'existence de deux aéroports. Les activités aériennes se sont naturellement concentrées au Havre-Saint-Pierre qui est le pôle principal de la Moyenne-Côte-Nord. Mingan ne pouvait et ne pourrait l'emporter puisque la demande de transport aérien est considérablement plus élevée au Havre-Saint-Pierre. L'aéroport n'est plus utilisé que pour quelques vols nolisés et privés. Il sert de base d'opération à une petite compagnie de nolisement.

L'aéroport de Mingan est considéré comme en surplus et s'il n'a pas été abandonné par le MTQ c'est que la municipalité a accepté de s'impliquer dans son exploitation.

B. Saint-Honoré

L'aéroport de Saint-Honoré a une vocation presque exclusivement éducative. Le principal utilisateur est le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) mis sur pied par le cégep de Chicoutimi pour assurer la formation de pilotes professionnels. La centaine d'étudiants de ce centre réalisent à eux seuls plus de 80 % des 90 000 mouvements d'aéronefs effectués en moyenne à Saint-Honoré. Une école privée est exploitée par la compagnie de nolisement Exact Air Inc. À chaque été depuis 1981, il est l'un des cinq aéroports canadiens utilisés dans le cadre du programme de vol à voile des Cadets de l'Air du Canada.

Depuis 1983, il sert de base saisonnière pour les avions-citernes du Service aérien gouvernemental. Durant la saison critique des feux, deux CL-215 y sont basés en permanence. Avant 1983, les avions-citernes étaient basés à Roberval.

Pendant l'épidémie de tordeuses, il a servi de base de ravitaillement pour des opérations d'épandage d'insecticides. C'est d'ailleurs pour faciliter ces opérations que sa piste principale, comme celle de Bonaventure, a été allongée à 1 830 mètres en 1974.

Le transport des biens et des personnes a toujours été peu important à Saint-Honoré. Aucun transporteur régulier ne dessert l'aéroport et les vols nolisés y sont très limités, même si deux affréteurs l'utilisent comme base. En raison de l'importance et de la qualité de ses infrastructures, c'est l'aéroport de Bagotville qui reçoit les vols commerciaux tant réguliers que nolisés. Les évacuations médicales réalisées dans le cadre du programme EVAQ sont aussi effectuées via la base de Bagotville.

Pour ce qui est de la pratique sportive, l'aéroport est utilisé par plusieurs propriétaires d'avions privés et par un club local de vol à voile. Ainsi, plus de 20 appareils privés sont basés à St-Honoré.

3.5 Commentaires

L'utilité des nouveaux aéroports nordiques, des aéroports de Kuujuarapik, Saint-Augustin, de même que de ceux utilisés pour la desserte hivernale de l'Île-d'Entrée et de l'Île-aux-Grues, ne saurait être mise en doute. Ils permettent la desserte de communautés privées de routes pour qui le transport aérien constitue le seul moyen de communications pendant plusieurs mois de l'année. Il en est de même de Port-Menier qui en plus d'être utilisé pour rompre l'isolement de la population permanente de l'Île d'Anticosti, contribue à sa mise en valeur en permettant son accès aux pêcheurs et aux chasseurs. L'implication du MTQ dans ce genre d'aéroport est d'autant plus facile à justifier, que ces infrastructures lui permettent de résoudre de façon beaucoup plus économique et beaucoup plus efficace des problèmes d'accessibilité ou de liaison entre divers points.

La prise en charge complète des aéroports de Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Matagami de même que du futur aéroport du Témiscamingue, bien que plus discutable, peut tout de même se justifier. Ces communautés sont toutes reliées au réseau routier, mais les distances les séparant des grands centres et des aéroports régionaux sont appréciables. Leur utilisation dans le cadre de la mission gouvernementale de protection de la forêt ne peut cependant justifier à elle seule leur exploitation à l'année. À Bonaventure, cette mission ne justifierait même plus le maintien de l'aéroport, les activités qui en découlent pouvant sans inconvénient majeur être réalisées à partir d'autres aéroports.

Le MTQ et le Québec qui, depuis 1985, n'ont pas voulu s'engager dans aucune nouvelle initiative, pourraient être sollicités par le fédéral pour prendre sa relève au niveau des aéroports communautaires. Ceci toucherait quatre aéroports situés sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord, trois aéroports crûs, celui des Îles-de-la-Madeleine et peut-être ceux de Schefferville et Gaspé. Le MTQ et le Québec pourraient aussi être sollicités par certaines municipalités ou communautés comme Lebel-sur-Quévillon et Chisasibi à propos de l'exploitation ou de la propriété de leurs aéroports utilisés pour des services aériens réguliers. Prendre la relève du fédéral au niveau des aéroports communautaires sans transfert de pouvoirs et surtout sans transfert fiscal, ne serait que se faire refiler une facture et cela sans avoir vraiment les moyens de l'assumer. Le MTQ et le Québec en plus d'hériter d'une charge financière auraient dorénavant à

porter l'odieux du peu de fonds consacrés à l'amélioration et au développement de ce type d'aéroports.

Pour améliorer la desserte de la Basse-Côte-Nord, des aéroports pourraient aussi être construits à La Romaine, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière. L'utilisation d'appareils sur roues au lieu d'hydravions et d'avions sur skis éviterait à ces communautés d'être privées de toute desserte pendant les périodes de gel et de dégel.

Les aéroports de Saint-Honoré et de Mingan sont peu utilisés pour le transport des personnes et des marchandises. L'exploitation de celui de Saint-Honoré est en définitive une contribution à l'enseignement public du pilotage professionnel. Pour ce qui est de Mingan, ce sont des considérations socio-politiques qui ont assuré son maintien au cours des trois dernières années.

4. MILIEU RÉCEPTEUR, TRAFIC, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENT

Dans cette section nous brosserons un portrait physique des aéroports exploités actuellement par le MTQ. Nous ferons le point sur leurs milieux récepteurs, leurs trafics de même que leurs infrastructures (pistes, aides à la navigation et bâtiments).

4.1 Milieu récepteur

A. Localisation

Comme on peut le constater sur la carte à la page ²²~~34~~, les aéroports de Montmagny et de l'Île-aux-Grues sont les seuls à n'être pas localisés dans des régions dites périphériques. Ces deux emplacements ne sont qu'à une cinquantaine de kilomètres au nord-est de la ville de Québec du côté sud du Saint-Laurent. L'aéroport de Montmagny a été aménagé aux limites de cette municipalité et de celles de Cap-St-Ignace, il est à 80 kilomètres par route de Québec. Celui de l'Île-aux-Grues se trouve à 7,5 kilomètres au nord de l'aéroport de Montmagny.

Deux aéroports sont situés dans la région de l'Est du Québec: Bonaventure sur la rive gaspésienne de la Baie des Chaleurs et l'Île-d'Entrée dans l'archipel des Îles-de-la-Madeleine. Bonaventure est à 658 kilomètres par route de Québec, les Îles-de-la-Madeleine à 1042 kilomètres par bateau et à quelque 900 kilomètres par voie aérienne.

Trois aéroports sont rattachés au territoire de la Côte-Nord: Saint-Augustin, Mingan et Port-Menier. Saint-Augustin est un village isolé de la Basse-Côte-Nord situé à 607 km à l'est de Sept-Îles. Longue-Pointe-de-Mingan situé sur le territoire de la Moyenne-Côte-Nord à 172 kilomètres à l'est de Sept-Îles et à 40 kilomètres à l'ouest de Havre-Saint-Pierre. Port-Menier, l'unique village de l'Île d'Anticosti est aussi rattaché au territoire de la Moyenne-Côte; il est à 50 kilomètres de Mingan et à 148 kilomètres de Sept-Îles. Toutes ces municipalités sont situées à plus de 800 kilomètres de la ville de Québec.

Saint-Honoré est le seul aéroport exploité par le MTQ dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Il est situé sur la rive nord du Saguenay, à 16 kilomètres par route de la capitale régionale, Chicoutimi, qui elle se trouve à 211 km par route de Québec.

Ceux de Chibougamau-Chapais et de Matagami sont tous deux situés sur la frange méridionale du territoire de la Baie-James. Chibougamau-Chapais, relié à la vie socio-économique du Saguenay-Lac-St-Jean, est à 515 kilomètres par route de Québec, et Matagami, rattaché à l'Abitibi-Témiscamingue, à 788 kilomètres par route de Montréal. Ces trois municipalités sont situées à l'intérieur de grandes zones forestières complètement inhabitées.

AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE M.T.Q.

au 31 décembre 1989

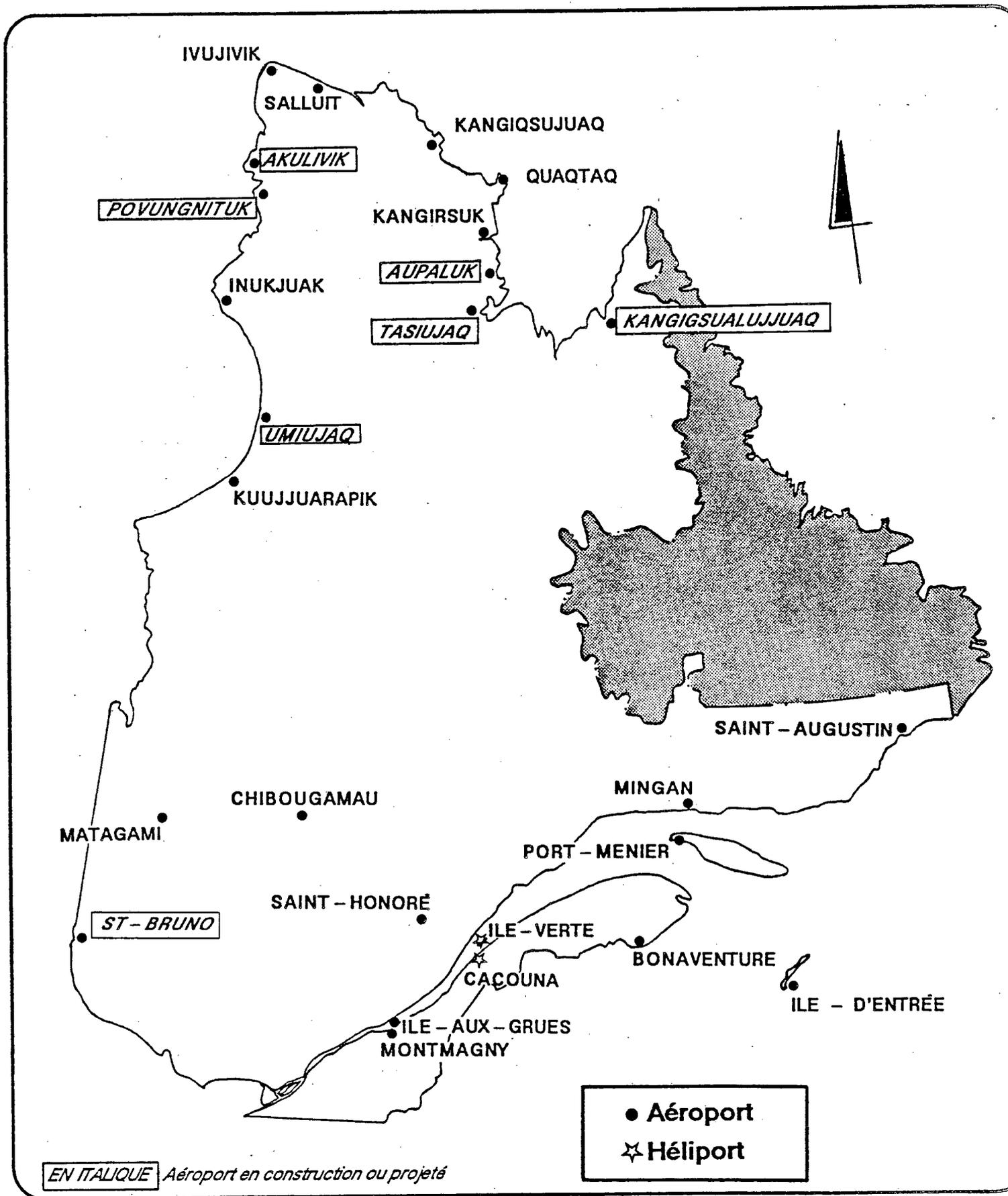


TABLEAU 5
LOCALISATION DES AÉROPORTS

Nom de l'aéroport	Coordonnées (parallèles méridiens)		Référence géographique
<u>Québec</u>			
Île-aux-Grues	47°04'-N	70°32'-O	7,5 km de Montmagny (Air)
Montmagny	47°00'-N	70°30'-O	80 km de Québec (Route)
<u>Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine</u>			
Bonaventure	48°04'-N	65°27'-O	658 km de Québec (Route)
Île-d'Entrée	47°17'-N	61°43'-O	900 km de Québec (Air)
<u>Côte-Nord</u>			
Mingan	50°17'-N	64°09'-O	172 km de Sept-Iles (Route)
Port-Menier	49°50'-N	64°17'-O	148 km de Sept-Iles (Air)
Saint-Augustin	51°12'-N	58°40'-O	607 km de Sept-Iles (Air)
<u>Saguenay / Lac St-Jean</u>			
Saint-Honoré	48°31'-N	71°03'-O	16 km de Chicoutimi (Route)
<u>Baie-James</u>			
Chibougamau-Chapais	49°46'-N	74°32'-O	515 km de Québec (Route)
Matagami	49°46'-N	77°48'-O	788 km de Montréal (Route)
<u>Nouveau-Québec</u>			
Kuujjuarapik	55°17'-N	77°46'-O	1300 km de Québec (Air)
Inukjuak	58°28'-N	78°05'-O	360 km de Kuujjuarapik (Air)
Ivujivik	62°25'-N	77°56'-O	800 km de Kuujjuarapik (Air)
			700 km de Kuujjuaq ¹ (Air)
Kangirsuk	60°02'-N	70°00'-O	230 km de Kuujjuaq (Air)
Kangigsujuaq	61°36'-N	71°56'-O	420 km de Kuujjuaq (Air)
Quaqtaq	61°03'-N	61°03'-O	350 km de Kuujjuaq (Air)
Salluit	62°11'-N	75°40'-O	600 km de Kuujjuaq (Air)

Sources: *Canada Supplément de vol*, Centre canadien de cartographie, juin 1988.
Distances routières, MTQ, Les publications du Québec, édition 1986.

1. Kuujjuaq: un peu plus de 1 300 km de Québec.

Les sept derniers sont situés au Nouveau-Québec. Kuujjuarapik se trouve à la limite des territoires cri et inuit (55e parallèle) à plus de 1 300 kilomètres de Québec sur le littoral de la Baie d'Hudson. Les autres ont été aménagés dans six des 12 villages inuit construits en bordure des baies d'Hudson et d'Ungava. L'un est situé à Ivujivik, la communauté la plus septentrionale du Québec, les autres à Inukjuaq, Kangirsuk, Kangigsujuaq, Quaqtaq et Salluit. Tous les six se trouvent au nord du 58e parallèle.

B. Populations desservies et économies

Si l'on fait exception de l'aéroport de Saint-Honoré, tous les aéroports du MTQ sont situés dans des secteurs faiblement peuplés. Le village de Saint-Honoré n'a que 3 643 habitants, mais il est situé dans la région métropolitaine de recensement de Chicoutimi-Jonquière qui comptait 158 468 personnes en 1986. Toutefois, son aéroport n'est pour ainsi dire pas utilisé pour le transport des personnes et des marchandises. Cette localité et sa région sont en effet desservies via l'aéroport de Bagotville. L'économie régionale repose principalement sur la première transformation du bois et des métaux (aluminium).

Pour les 11 aéroports construits sur des îles ou à proximité de petits villages côtiers isolés, les populations locales sont faibles et représentent la totalité du peuplement de leurs secteurs. Sept de ces villages ont moins de 500 habitants: Quaqtaq (185), Île-d'Entrée (196), Ivujivik (208), Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues (238), Kangirsuk (308), Port-Menier (335) et Kangigsujuaq (337). Le plus peuplé, celui de Kuujjuarapik, regroupe une population de 1 045 personnes, alors que ceux de Salluit, d'Inukjuaq et de Saint-Augustin comptent respectivement 663, 778, et 1 000 personnes. À noter que l'aéroport de Kuujjuarapik utilisé comme point de raccordement pour le trafic en provenance et à destination des villages inuit situés sur les côtes du Nouveau-Québec contribue indirectement à la desserte de leurs 5 365 habitants.

Matagami, Chibougamau et Chapais ne possèdent pas de zones rurales, et sont isolées de tout autre peuplement. La population de Matagami a fortement régressé depuis 1975.

Cette année-là, elle avait atteint un sommet de 4 500 habitants. Lors du dernier recensement de 1986, elle n'a été estimée qu'à 2 738 personnes. Chibougamau et Chapais regroupaient en 1986 des populations de 12 797 personnes et de 14 764 lorsqu'on incluait celle de la réserve indienne de Mistassini. Là aussi les populations sont en baisse bien que la chute soit moins importante. En effet, Chibougamau et Chapais comptaient 13 851 personnes en 1976 et 15 541 avec Mistassini. Toutes nées de l'exploitation minière, leur maintien demeure étroitement lié à cette activité.

**TABLEAU 6
MILIEU RÉCEPTEUR**

Nom de l'aéroport	Population	Territoire desservi
<u>Localités isolées</u>		
Île d'Entrée	196	Île d'Entrée
Île-aux-Grues	238	Île-aux-Grues
Port-Menier	335	Île d'Anticosti
Saint-Augustin	1 000	Saint-Augustin
Kuujuarapik	1 045	Point de raccordement pour trafic des villages côtiers du Nouveau-Québec Pop (5365)
Inukjuak	778	Inukjuak
Ivujivik	208	Ivujivik
Kangirsuk	308	Kangirsuk
Kangigsujuaq	337	Kangigsujuaq
Quaqtaq	185	Quaqtaq
Salluit	663	Salluit
<u>Localités enclavées</u>		
Matagami	2 738	Matagami
Chibougamau-Chapais	12 797	Chibougamau-Chapais et réserve indienne de Mistassini
<u>Autres</u>		
Montmagny	11 958	À cause de sa proximité de Québec, sert essentiellement à la desserte de l'Île-aux-Grues
Mingan	963	Le secteur environnant est desservi par l'aéroport du Havre Saint-Pierre
Bonaventure	2 995	Population du secteur 35 000 habitants. Trafic limité par la desserte routière et l'aéroport de Charlo (N-E).
Saint-Honoré	3 643	La région de Chicoutimi- Jonquière, pop. (158 468) est desservie par l'aéroport de Bagotville.

Source: Recensement Canada 1986, Statistique Canada, Catalogue 95-105, 1987.

La ville de Montmagny qui compte près de 12 000 habitants est le centre de services d'une région qui regroupe 25 000 personnes. Toutefois, comme cette ville n'est qu'à 80 kilomètres par route de Québec, son aéroport sert presque exclusivement à relier l'Île-aux-Grues à Montmagny. La population de cette île qui s'est stabilisée au cours des dernières années, était estimée à 238 habitants en 1986. Son économie est peu développée et repose principalement sur l'agriculture et le tourisme.

L'aéroport de Mingan se trouve dans un secteur relié au réseau routier du Québec. Construit à proximité du village de Longue-Pointe (612 habitants) et de la réserve de Mingan (351 habitants), il serait en mesure de desservir les 5 704 habitants du secteur s'étendant de Rivière-au-Tonnerre à Havre-Saint-Pierre. En pratique, ce rôle est toutefois joué par celui de Havre-Saint-Pierre, municipalité qui est sans contredit le pôle principal de cette portion de la Côte-Nord.

L'aéroport de Bonaventure est situé au coeur d'une chaîne de petites localités aménagées sur le littoral de la Baie des Chaleurs. La municipalité ne compte que 2 995 habitants, mais le secteur susceptible d'être desservi compte une population d'environ 35 000 personnes. Ce secteur dont la population est stable, s'étend sur les 150 kilomètres séparant Nouvelle de Newport. L'économie est peu développée, elle repose principalement sur l'exploitation et la transformation des richesses naturelles (bois et poisson) ainsi que sur les services publics. Le taux de chômage voisine les 25 %, les emplois saisonniers sont nombreux et le revenu disponible est l'un des plus bas au Québec. Aucun changement majeur n'est actuellement prévisible au niveau économique.

4.2 Trafic

A. Mouvements

Avec près de 100 000 mouvements en 1987, Saint-Honoré est de loin l'aéroport le plus actif en terme d'atterrissages et de décollages. Ce fort taux d'utilisation est lié à l'enseignement du pilotage et la pratique de sports aériens qui nécessitent une répétition importante de ces manoeuvres. La proportion des vols locaux est de 70 %, c'est-à-dire que la majorité des aéronefs décollant de Saint-Honoré y reviennent pour atterrir.

Avec ses 5 983 mouvements, l'aéroport de Kuujjuarapik se classe en deuxième position, mais au tout premier rang parmi le groupe d'aéroports bénéficiant d'une ou de dessertes aériennes régulières. Les aéroports de Bonaventure et de Chibougamau-Chapais suivent avec 5 524 et 4 171 mouvements. Ils occupent les troisième et quatrième rangs tant pour l'ensemble des aéroports du MTQ que pour ceux bénéficiant d'une desserte régulière. Sur ces trois aéroports, la proportion des vols locaux est faible. Elle est de 0,4 % à Kuujjuarapik, de 9 % à Bonaventure et de 3,4 % à Chibougamau-Chapais.

TABLEAU 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS 1987

	Itinérants	Locaux	Totaux
Dessertes régulières			
Bonaventure	5 047	477	5 524
Chibougamau	4 030	141	4 171
Kuujuarapik	5 959	24	5 983
Matagami	2 657	503	3 160
Port-Menier	3 240	---	3 240
Saint-Augustin	1 675	36	1 711
Inukjuak	1 700 (e)	N-D	1 700 (e)
Ivujivik	464 (e)	N-D	464 (e)
Kangirsuk	1 352 (e)	N-D	1 352 (e)
Kangigsujuaq	1 118 (e)	N-D	1 118 (e)
Quaqtaq	1 314 (e)	N-D	1 314 (e)
Saluit	1 000 (e)	N-D	1 000 (e)
Traverses aériennes			
Île-d'Entrée	600 (e)	N-D	600 (e)
Île-aux-Grues	1 962	---	1 962
Montmagny	2 877	285	3 162
Autres			
Mingan	600 (e)	N-D	600 (e)
Saint-Honoré	29 219	68 697	97 548

(e) Estimé.

Sources: *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (TP-577)*, Transports Canada.
Sorties spéciales, Statistique Canada.

Rapports annuels sur la circulation aérienne DTA 51-c, Service du transport aérien, MTQ.

Pour les autres aéroports, le nombre de mouvements varie de 464 à 4 171. Pour les six aéroports inuit actuellement en exploitation, ils ont été estimés par Statistique Canada et ils ne portent que sur les vols à taux unitaires. À l'Île-d'Entrée et à Mingan les données ont été estimées par le Service du transport aérien, aucune statistique n'étant compilée pour ces aéroports.

B. Passagers

L'aéroport de Kuujuarapik avec ses quelque 21 000 passagers embarqués/débarqués en 1987 est celui qui possède le niveau de trafic le plus important. Seul aéroport à vocation régionale exploité par le MTQ, il a toujours été celui qui avait le trafic/passagers le plus important et cela sans prendre en compte les passagers transportés sur les vols autres qu'à tarifs unitaires. Nous n'avons pu obtenir de données sur le trafic généré par ces vols. Les vols nolisés seraient cependant surtout utilisés pour le transport des marchandises alors que les vols d'autre nature y seraient peu nombreux.

L'aéroport de Chibougamau-Chapais se classe au deuxième rang avec un nombre de passagers sensiblement identique. En 1987, le trafic s'est établi à 20 582 comparativement à 21 272 pour Kuujuarapik. À noter qu'à la différence de Kuujuarapik, cette donnée comprend en plus des passagers transportés sur les vols réguliers (classe 2) et non réguliers à taux unitaires (classe 3), ceux transportés sur les "autres vols" (nolisés, privés, gouvernementaux etc). Bien que beaucoup moins stable que le trafic des vols réguliers, le trafic/passagers des "autres vols" y est toujours proportionnellement important. De 1983 à 1987, cette proportion a varié de 45,1 % à 62,8 %. Le nombre de passagers après être passé de 5 919 à 9 611 de 1983 à 1984, est redescendu à 8 730 en 1985 et à 7 369 en 1986 avant de remonter à 12 922 en 1987. Pour ce qui est des passagers transportés sur les vols à taux unitaires, leur nombre n'a pour cette même période varié que de 6 429 à 7 660 (annexe 1).

Les 18 263 passagers transportés de et vers l'aéroport de Port-Menier, le placent au troisième rang pour l'ensemble du trafic/passagers. Pour ce qui est du trafic sur les seuls vols à taux unitaires, ses 9 469 passagers embarqués/débarqués lui donnent le deuxième rang parmi les aéroports du MTQ. Ce rang, il l'occupe sans interruption depuis au moins 1983 (voir annexe 1). Le nombre de passagers transportés sur les autres vols bien qu'élevé est proportionnellement moins important qu'à Chibougamau-Chapais. Les 8 795 passagers transportés en 1987 ne représentent en effet que 48,2 % du trafic comparativement à plus de 60 % à Chibougamau-Chapais. Soulignons toutefois qu'à l'instar de Chibougamau-Chapais ce type de trafic a connu un accroissement très important en 1987 (+ 85 %).

TABLEAU 8
TRAFIC/PASSAGERS EN 1987
(embarqués/débarqués)

	Tarifs unitaires ¹	Autres vols	Totaux
Dessertes régulières			
Bonaventure	2 500(e)	4 957(e)	7 457
Chibougamau-Chapais	7 660	2 922	20 582
Kuujuarapik	21 272	N-D	21 272
Matagami	1 209	N-D	1 209
Port-Menier	9 468	8 795	18 263
Saint-Augustin	3 950	1 556	5 506
Inukjuak	5 998	N-D	5 998
Ivujivik	1 911	N-D	1 911
Kangirsuk	3 019	N-D	3 019
Kangigsujuaq	2 317	N-D	2 317
Quaqtaq	3 007	N-D	3 007
Salluit	5 654	N-D	5 654
	Traverses	Autres	Totaux
Traverses aériennes			
Ile-d'Entrée	594	N-D	594
Ile-aux-Grues	3 958	2 375	6 333
Montmagny	3 958	4 397	8 355

(e) Estimé

→ ORIGINE ET DESTINATION DES PASSAGERS AÉRIENS

Sources: Catalogue 51-204 et sorties spéciales, Statistique Canada.

Rapports annuels sur la circulation aérienne (DTA 51-C), Service du transport aérien, MTQ.

1. Transport dont le prix est fixé par passager et non sur une base horaire comme les nolisements.

Pour les neuf autres aéroports bénéficiant de dessertes aériennes régulières, le trafic/passagers varie de 1 200 à 7 500 passagers embarqués/débarqués. Bonaventure avec ses 7 457 passagers se classe au premier rang, et Matagami avec ses 1 209 passagers au dernier rang. À Bonaventure, le trafic/passagers est généré dans une proportion très importante par les vols nolisés et privés soit 66,5 % en 1987. Malgré que le trafic sur ces vols ait fortement progressé de 1986 à 1987, passant de 2 305 à 4 957 passagers, son niveau est encore loin des 7 268 passagers transportés en 1985. Fait à noter, ce n'est que pour l'aéroport de Bonaventure et celui de Saint-Augustin que nous avons pu obtenir des données sur les vols nolisés et privés. Le trafic/passagers généré par ces vols serait toutefois relativement limité à Matagami et pour les six aéroports inuit.

À l'Île-d'Entrée, le trafic découle essentiellement du service hivernal subventionné par le MTQ. Au cours de l'hiver 1986-87, 594 passagers ont été embarqués et débarqués. À l'Île-aux-Grues et à Montmagny, les passagers embarqués/débarqués ont été respectivement de 6 333 et 8 355 en 1987. Les 3 958 passagers embarqués/débarqués dans le cadre de la traverse hivernale ne représentent donc que 62 % et 47 % de leurs trafics. Enfin, comme tous les passagers embarqués ou débarqués à l'Île-aux-Grues avaient comme destination ou point de départ Montmagny, il en résulte donc que 75 % du trafic de Montmagny est relié à la desserte de cette île.

À Saint-Honoré et Mingan, il ne se fait pour ainsi dire pas de transport de passagers. Aucun transporteur régulier ne dessert ces aéroports et le transport par vol nolisé y est fort limité même si des compagnies de nolisement y sont basées. Compte tenu de ces faits, aucune statistique n'est compilée sur ces aéroports.

4.3 Pistes

Les aéroports du MTQ ne possèdent généralement qu'une piste. Seuls ceux de l'Île-d'Entrée, Mingan et Saint-Honoré en possèdent plus d'une. Construites en fonction des exigences techniques et opérationnelles de modèles d'avions spécifiques appelés avions critiques, leurs pistes ont des longueurs variant de 244 à 1980 mètres et des largeurs variant de 15 à 46 mètres. Seulement la moitié de ces aéroports disposent de pistes pavées.

Quatre aéroports ont une piste dont la longueur est égale ou voisine les 1 829 mètres, soit la longueur standard pour recevoir tous les types d'appareils utilisés par les transporteurs régionaux. Bonaventure et Matagami ont 1 829 m, Saint-Honoré 1 858 m et Chibougamau-Chapais 1 980 m. Toutes ces pistes, incluant les deux pistes secondaires de Saint-Honoré (1 280 m), sont pavées et marquées et ont 46 mètres de largeur. La piste de Bonaventure et la piste principale de Saint-Honoré ont toutes deux été allongées par le MTQ pour faciliter la venue des appareils DC-6 utilisés pour la pulvérisation d'insecticides contre la tordeuse. Celle de Chibougamau-Chapais reconstruite par le MTQ, et celle de Matagami mise en place par la SDBJ, ont pour leur part été planifiées en fonction des besoins d'utilisation du Boeing 737. Actuellement, l'appareil le plus exigeant utilisant ces quatre aéroports (avion critique)

est l'avion-citerne CL-215 standard qui nécessite des pistes de 1 524 mètres. Les appareils les plus exigeants utilisés dans le cadre des dessertes régulières ou saisonnières sont le Metro-Liner (19 passagers) à Bonaventure, le HS-748 (48 passagers) à Matagami et l'ATR 42 (42 passagers) à Chibougamau-Chapais.

Un deuxième groupe pourrait être formé par les aéroports de Saint-Augustin, Port-Menier, Mingan et Kuujjuarapik dont les pistes ont des longueurs variant entre 1 400 à 1 550 mètres. Reconstituées récemment par le MTQ, les pistes de Saint-Augustin (1 400 m) et Port-Menier (1 490 m) ont été planifiées en fonction de l'utilisation d'avions de type HS-748, appareils pouvant accommoder 48 passagers. L'aéroport de Mingan possède deux pistes de 1 524 mètres; elles ont été construites par les militaires pour satisfaire aux exigences d'avions en usage lors du dernier conflit mondial. Aussi d'initiative militaire, la piste de Kuujjuarapik a conservé sa longueur d'origine (1 550 m). Elle a été conçue en fonction d'appareils de type DC-4.

À l'exception de celle de Saint-Augustin, toutes ces pistes ont 46 mètres de largeur, et exception faite de Kuujjuarapik où le pavage se limite à deux dalles de béton sur l'aire de trafic, toutes les aires de mouvements sont pavées et marquées. Les avions critiques sont le Convair 580 à Saint-Augustin (47 passagers), le DC-6 Combi à Port-Menier (58 passagers), le DC-4 Cargo à Mingan et le Boeing 737 à Kuujjuarapik (119 passagers).

De dimensions plus modestes, les pistes des six aéroports inuit d'Inukjuak, Ivujivik, Kangirsuk, Kangigsujaq, Quaqaq et Salluit constituent un troisième groupe. Chacun de ces aéroports est doté d'une piste de gravier de 1 065 mètres de longueur par 30 mètres de largeur. Ces pistes et cinq des six autres qui seront construites d'ici 1992 ont été prévues pour l'utilisation d'avions de type HS-748 (48 passagers). Celle de Povogituk sera plus longue (1 524 m) pour permettre à l'avion-ambulance du gouvernement d'accéder à ce village où depuis 1986, un centre hospitalier de 25 lits est opérationnel.

Le quatrième et dernier groupe est constitué des pistes des aéroports de l'Île-d'Entrée, de l'Île-aux-Grues et de Montmagny. Le MTQ a pourvu l'aéroport de l'Île-d'Entrée de deux pistes de gravier de 244 et 335 mètres de longueur. Ces pistes de 15 mètres de largeur ont été conçues en fonction des exigences du petit monomoteur Maule (4 places) utilisé pour la desserte de l'île. Pour ce qui est de celles de l'Île-aux-Grues et Montmagny, leurs deux pistes de gravier ont été aménagées pour assurer la desserte de l'île avec un petit bimoteur de neuf passagers de type BN2A Islander. De largeur identique (23 m), ces pistes ont respectivement 509 et 915 mètres de longueur. La longueur de la piste de Montmagny qui dépasse les besoins de l'avion critique originerait de la volonté de faciliter l'accès de cet aéroport aux petits avions de plaisance et d'affaires. L'avion critique, le BNE Islander, demande une piste de 300 mètres.

TABLEAU 9
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES PISTES

Nom de l'aéroport	Nbre pistes	Année de construction	Dimension (m)	Revêtement
<u>Dessertes régulières</u>				
Bonaventure	1	1961	1 829 X 46	Asphalte
Chibougamau-Chapais	1	1982	1 980 X 46	Asphalte
Kuujuarapik	1	1956	1 550 X 46	Gravier
Matagami	1	1972	1 829 X 46	Asphalte
Port-Menier	1	1985	1 490 X 46	Asphalte
Saint-Augustin	1	1986	1 400 X 30	Asphalte
Nordiques (6)	1	1984 à 1989	1 065 X 30	Gravier
<u>Traverses aériennes</u>				
Ile d'Entrée	2	1978	355 X 15	Gravier
Ile-aux-Grues	1	1974	509 X 23	Gravier
Montmagny	1	1978	915 X 23	Gravier
<u>Autres</u>				
Mingan	2	1942	1 524 X 46	Asphalte
Saint-Honoré	3	1942	1 858 X 46	Asphalte
			1 280 X 46	Asphalte
			1 280 X 46	Asphalte

Source: *Canada supplément de vol*, Centre canadien de cartographie, juin 1988.

4.4 Aides à la navigation

Les aides visuelles à la navigation installées sur les aéroports consistent généralement en un ou deux indicateur(s) de vent éclairé(s), un phare rotatif et des balises lumineuses de délimitation. Sont ainsi délimités les bords des pistes, leurs seuils, leurs extrémités, les bords des voies de circulation et ceux des aires de stationnement. En plus de ces équipements, certains aéroports disposent de marques de piste, de feux d'identification de piste, de feux d'approche et d'indicateurs visuels de pente d'approche (VASIS). Pour ce qui est des aides radio-électriques, elles se limitent à un ou deux radiophare(s) non-directionnel(s) (NDB).

Cinq aéroports possèdent l'ensemble de ces équipements: Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Port-Menier, Saint-Augustin et Saint-Honoré. Tous possèdent un ou des indicateur(s) de vent éclairé(s), un phare rotatif; toutes leurs aires de mouvement sont marquées, et à l'exception d'une piste et d'une voie de circulation à Saint-Honoré, elles sont toutes balisées. Des feux d'identification, d'approche et des indicateurs de pente d'approche ont été installés sur la piste principale de Saint-Honoré et sur les pistes de chacun des quatre autres aéroports. Bonaventure, Saint-Augustin et Saint-Honoré sont équipés de NDB de faible puissance (50 watts et moins). Un radiophare de 500 watts a été installé à proximité de l'aéroport de Port-Menier alors qu'à Chibougamau-Chapais, il y a les deux types de radiophare. Ceux de faible puissance ne sont utilisés que pour l'approche alors que les plus puissants prévus pour la navigation en route peuvent aussi servir aux approches. Les radiophares de Bonaventure, Saint-Honoré et le petit de Chibougamau-Chapais appartiennent au MTQ, les autres sont la propriété de Transports Canada.

La piste de Kuujuarapik étant de gravier n'est pas marquée et elle ne possède pas de feux d'approche. Toutefois, ses aires de mouvement sont entièrement balisées, sa piste est équipée de feux d'identification et d'un indicateur de pente d'approche. L'aéroport dispose de deux manches à vent dont une seule est éclairée et d'un phare rotatif. Un radiophare de 500 watts est situé à proximité de l'aéroport; il appartient à Transports Canada.

Neuf autres aéroports possèdent des aires de mouvement équipées de balises lumineuses: les six aéroports inuit, Mingan, Matagami et Montmagny. À l'exception d'une des deux pistes de Mingan, toutes leurs aires de mouvement sont balisées. Les huit premiers en plus de ces balises sont équipés de manches à vent éclairées, de feux d'identification et de NDB de 500 watts fournis par Transports Canada. Seules les pistes pavées de Matagami et Mingan ont des marques de piste. Pour ce qui est de Montmagny, les seules aides supplémentaires consistent en une manche à vent éclairée et en feux d'identification de piste.

Treize de ces 15 aéroports possèdent des systèmes télécommandés permettant aux pilotes d'actionner leur balisage de piste au moyen de leur émetteur VHF de bord. À Kuujuarapik et Matagami, les balisages lumineux sont contrôlés par le personnel des stations d'information de vol (FSS) exploitées par Transports Canada. Pour assurer

le fonctionnement de leur balisage et celui d'autres équipements électriques, certains ont été équipés de génératrices.

Les deux derniers aéroports, ceux de l'Île-d'Entrée et de l'Île-aux-Grues ne disposent actuellement que de manches à vent éclairées.

4.5 Bâtiments

Les bâtiments possédés ou exploités par le MTQ dans ses aéroports se limitent généralement à une aérogare et un garage. Ces bâtiments sont souvent les seuls de l'aéroport, toutefois sur certains emplacements, d'autres bâtiments sont possédés ou exploités par les ministères fédéraux des Transports et de l'Environnement pour assurer des services à la navigation aérienne, ou par des utilisateurs pour combler des besoins personnels ou spécifiques à leurs activités ou entreprises.

A. Aérogares

Seuls les aéroports de Saint-Honoré et de Mingan ne sont pas équipés d'aérogares. À Mingan, l'ancienne aérogare a été louée à une pourvoirie locale pour y loger ses bureaux et administrer un restaurant-bar saisonnier.

Les aérogares sont de dimensions variables. Les plus grandes, celles de Port-Menier et Chibougamau-Chapais, ont respectivement 518 et 526 mètres carrés de superficie extérieure. Celles des six aéroports inuit ont toutes 162 mètres carrés, celles de Matagami, Bonaventure et Saint-Augustin de 141 à 153 mètres carrés et enfin celles de l'Île-d'Entrée, de l'Île-aux-Grues, Montmagny et Kuujjuarapik de 29 à 54 mètres carrés. Planifiées en fonction du trafic réel ou prévu, ces aérogares abritent des salles d'attente plus ou moins vastes et, selon les besoins, des bureaux, des comptoirs de services et des espaces d'entreposage.

À l'exception de Matagami et de Kuujjuarapik, tous ces bâtiments sont la propriété du MTQ.

B. Garages

Tous les aéroports disposent de garages pour abriter ou entreposer les véhicules, les équipements, le matériel et l'outillage nécessaires à l'entretien et aux services d'urgence et d'incendie. Au besoin, ces garages sont mis à la disposition des entrepreneurs en déneigement pour remiser leurs véhicules. Exception faite de Saint-Augustin où un autre bâtiment a été construit pour l'entreposage du sable, ces garages constituent le seul bâtiment relié exclusivement à l'entretien de l'aéroport. Comme pour les aérogares, seuls ceux de Kuujjuarapik et de Matagami n'appartiennent pas au MTQ.

Le plus grand garage, celui de Port-Menier, a une superficie de 797 mètres carrés. À Saint-Augustin, le garage et l'entrepôt de sable totalisent 701 mètres carrés. Ceux

de Kuujuarapik, Saint-Honoré, Chibougamau-Chapais et Matagami ont entre 450 et 486 mètres carrés, ceux des six aéroports inuit, 287 mètres carrés et ceux de l'Île-aux-Grues et Bonaventure, 211 et 201 mètres carrés. Les deux plus petits, ceux de l'Île-d'Entrée et de Montmagny ont 170 et 72 mètres carrés. Pour ce qui est de l'aéroport de Mingan, la municipalité de Longue-Pointe dispose de deux bâtiments totalisant environ 1 000 mètres carrés.

À Bonaventure et à Montmagny, des garages de moindres dimensions ont pu être aménagés du fait que les entrepreneurs en déneigement ne remettent pas leurs véhicules à l'aéroport et que pour l'entretien d'été, les véhicules sont fournis par le district.

4.6 Équipement et matériel

A. Incendie

Dans les aéroports du MTQ, le nombre et la capacité des équipements de lutte contre les incendies d'aéronefs sont variables (tableau 10). À l'Île-d'Entrée et sur les six aéroports nordiques, le seul équipement est un extincteur à poudre sur roues. Les aéroports de Chibougamau-Chapais, Matagami, Montmagny et Port-Menier disposent en plus d'un tel extincteur, d'un camion spécialement équipé pour la lutte contre les incendies. Celui de Saint-Honoré en plus de ces deux équipements, dispose d'un autre extincteur à poudre installé sur la plate-forme de sa camionnette de service. Enfin, ceux de Bonaventure, Kuujuarapik, Saint-Augustin et Mingan ne sont équipés que de camions d'incendie. Le camion de Mingan appartient à la municipalité qui est responsable de son exploitation. Elle l'a hérité de Transports Canada qui a subventionné l'exploitation de cet aéroport de 1976 à 1983. Il est le seul équipement à ne pas être propriété du MTQ.

B. Sauvetage

Parmi les aéroports exploités par le MTQ, celui de l'Île-d'Entrée est le seul à ne disposer d'aucun équipement et matériel de sauvetage. L'aéroport de l'Île-aux-Grues dispose d'équipement paramédical et de matériel auxiliaire de sauvetage et d'intervention, mais il ne dispose d'aucun véhicule ou accessoire servant spécifiquement à leur transport ou à celui des blessés. Ceux de Matagami, Montmagny et les six aéroports inuit disposent chacun d'une roulotte pour loger et transporter leur équipement et matériel d'urgence. Les aéroports de Bonaventure, Chibougamau, Port-Menier et Saint-Augustin possèdent en plus des motoneiges équipées d'un traîneau alors que l'aéroport de Kuujuarapik a une familiale, et celui de St-Honoré une motoneige et une familiale.

TABLEAU 10
ÉQUIPEMENTS D'INCENDIE ET DE SAUVETAGE

	INCENDIE				SAUVETAGE		
	Camion-incendie		Extincteurs		Roulotte	Motoneige	Familiale
	Nbre	Capacité	Nbre	Capacité			
<u>Dessertes régulières</u>							
Bonaventure	1	m: 650 l p: 159 kg			1	1	
Chibougamau-Chapais	1	m: 650 l p: 159 kg	1	p: 143 kg	1	1	
Kuujuarapik	1	m: 2275 l p: 159 kg			1		1
Matagami	1	m: 650 l	1	p: 68 kg	1		
Port-Menier	1	m: 2275 l p: 159 kg	1	p: 143 kg	1	1	
Saint-Augustin	1	m: 650 l p: 159 kg			1	1	
Nordiques (6)			1	p: 143 kg	1		
<u>Traverses aériennes</u>							
Île-d'Entrée			1	p: 23 kg			
Île-aux-Grues	1	p: 450 kg	1	p: 68 kg	---		
Montmagny	1	m: 650 l	1	p: 68 kg	1		
<u>Autres</u>							
Mingan	1	p: 114 kg					
Saint-Honoré	1	m: 650 l	2	p: 68 kg	1	1	1

Sources: Service du transport aérien et directions régionales, MTQ.

Légende: m: mousse p: poudre

* L'aéroport n'a pas de roulotte mais dispose d'une trousse qui comprend du matériel de sauvetage équivalant à celui des roulottes.

C. Entretien

Au niveau de l'entretien, les besoins en équipement découlent presque exclusivement des opérations de déneigement. À part des tondeuses, ce n'est qu'exceptionnellement qu'on maintient sur un aéroport de l'équipement utilisé exclusivement ou essentiellement pour l'entretien d'été.

a) Entretien d'hiver

Comme le démontre le tableau 11, l'ampleur de l'équipement dépend essentiellement des surfaces à déneiger. Le MTQ fournit toutes les balayeuses de pistes que l'entretien soit réalisé en régie ou à contrat. Cet équipement spécialement conçu pour l'entretien des pistes peut difficilement être utilisé à d'autres fins. Sur les aéroports nordiques, le MTQ fournit la totalité de l'équipement aux municipalités qui effectuent le déneigement à contrat. Il ne fournit aucun équipement aux entrepreneurs à l'Île-d'Entrée et Montmagny, alors qu'à Saint-Augustin les équipements sont fournis par le MTQ et la municipalité.

b) Entretien d'été

Les seuls équipements que le MTQ a affecté spécifiquement à l'entretien d'été des aéroports sont des tondeuses avec tracteur à Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Matagami et Saint-Honoré, un rouleau compacteur et un compacteur pour la piste de gravier de Kuujjuarapik, et un rouleau et des grattes de bois pour celle de l'Île-d'Entrée. La niveleuse actuellement en place à Kangirsuk servira à la remise en forme de la piste et à celle de 10 des 11 autres aéroports nordiques. À Salluit, la niveleuse qui est utilisée essentiellement pour le déneigement de la route d'accès, servira au besoin à l'entretien d'été de cette piste. Le plan d'équipement original qui prévoyait une niveleuse pour chacun des aéroports nordiques a été corrigé. Aucun autre de ces aéroports ne sera équipé de niveleuse, la remise en forme des pistes s'étant avérée beaucoup moins exigeante que prévue.

c) Inspection et support

À l'exception des aéroports de l'Île-aux-Grues, de l'Île-d'Entrée et de Montmagny où aucune permanence n'est assurée, tous sont pourvus de camionnettes pour permettre l'inspection de leurs pistes et supporter leur exploitation. Si l'on fait abstraction des familiales "ambulances", seul l'aéroport de Kuujjuarapik avec ses deux camionnettes "Crew Cab", dispose de plus d'un véhicule de support. À Bonaventure, ce véhicule est fourni par le contractuel engagé pour gérer l'aéroport, ailleurs tous ces véhicules sont la propriété du MTQ.

TABLEAU 11
ÉQUIPEMENTS D'ENTRETIEN D'HIVER,
PAR TYPE DE FOURNISSEUR

	Mode exécution	Souffleuse	Camion chasse- neige	Camion épandeur	Chargeuse	Niveleuse	Balai
<u>Piste de</u> <u>»1400 m.</u>							
Bonaventure	contrat	C ¹	C	C	C	C	M
Chibougamau- Chapais	régie	M ¹	M	M	M	M	M
Kuujuarapik	régie	M ²	M	M	M	M	M
Matagami	régie	M ¹	M	M	M	M	M
S ^t -Augustin	contrat	C ¹		M	C	M	M
S ^t -Honoré	contrat	C ¹	C	C	C	C	C
<u>Piste de</u> <u>« 1400 m.</u>							
Inukjuak	contrat	M ²	-- ²		M		
Ivujivik	régie	M ²	-- ²		M		
Kangirsuk	contrat	M ²	-- ²		M		³
Kangigsujuaq	contrat	M ²	-- ²		M		
Quaqtaq	contrat	M ²	-- ²		M		
Salluit	contrat	M ²	-- ²		M	M	
Île-d'Entrée	contrat	C ^{3 1}					
Île-aux- Grues	contrat	M ¹	M				
Montmagny	contrat	C ¹	C				

Sources: Service du transport aérien et directions régionales, MTQ.

Légende: C: contracteur M: MTQ

1: automone 2: amovible motorisée 3: amovible non motorisée.

1. Portée par tracteur de ferme.

2. Ces aéroports sont tous équipés de grattes de type sens unique qui comme les souffleuses motorisées sont portées par les chargeuses.

3. La niveleuse de cet aéroport n'est pas utilisée pour l'entretien d'hiver. On prévoit l'utiliser pour l'entretien d'été de cette piste et de 10 des 11 autres aéroports nordiques.

D. Communications

Une quantité variable d'équipements de communication sont utilisés par le personnel et les contractuels du MTQ et ils ne sont pas toujours fournis par le ministère.

Dans les nouveaux aéroports nordiques, l'équipement se limitait jusqu'à tout récemment à deux postes de radio fixes. Un poste de type VHF-AM est utilisé pour offrir un service consultatif d'aéroport, un autre de type HF-BLU sert à communiquer des observations locales aux stations d'information de vol de Kuujuaq et Kuujuarapik. La communication radiophonique des observations météorologiques ne s'étant pas avérée la plus efficace et la plus pratique, on aurait commencé à équiper ces aéroports de téléscripateurs. Financées à 60 % par Transports Canada, les radios sont la propriété du MTQ alors que les téléscripateurs sont fournis par Transports Canada.

Dans chacun des six autres aéroports desservis par des transporteurs réguliers, les préposés et les contractuels du MTQ utilisent en plus de postes de base fixes, des postes mobiles et portatifs. Ces postes généralement de type VHF-AM peuvent selon les besoins servir aux communications air/sol et sol/sol et sont compatibles avec l'équipement utilisé par les stations de communications de Transports Canada. Des postes de type VHF-FM sont aussi utilisés sur quatre d'entre eux. Ces derniers qui ne peuvent être utilisés que pour les communications sol/sol sont du même type que ceux qui sont installés dans les véhicules de voirie. Transports Canada, responsable des communications aéronautiques au Canada, fournit plusieurs des postes de Chibougamau-Chapais, Kuujuarapik, Matagami et Saint-Augustin alors qu'à Port-Menier l'équipement VHF-FM utilisé pour communiquer avec les véhicules d'entretien est la propriété de l'entrepreneur.

À Saint-Honoré, l'équipement utilisé par le MTQ et ses contractuels se limite à des postes mobiles et portatifs VHF-AM. Le service consultatif et autres services aéronautiques sont offerts par la tour de contrôle exploitée par Transports Canada.

Dans les aéroports servant aux traverses aériennes, l'équipement est très limité. À l'Île-d'Entrée, il n'y a aucun poste de radio alors qu'à l'Île-aux-Grues, il n'y a qu'un poste mobile installé dans le camion d'incendie. Enfin, pour ce qui est de Montmagny dont le camion d'incendie est aussi équipé d'un poste mobile, il faut dire que le transporteur y utilise son propre poste de base pour offrir un service consultatif limité.

E. Météorologie

Transports Canada a doté ses stations d'information de vol (FSS) à Kuujuarapik et à Matagami ainsi que sa tour de contrôle de Saint-Honoré, de tout l'équipement nécessaire à la cueillette et à l'observation météorologique. Environnement Canada en a fait autant pour sa station météorologique de Chibougamau-Chapais. Le

personnel du MTQ n'effectue aucune observation météorologique et ne dispose donc d'aucun matériel.

À Port-Menier, Transports Canada a installé une station météorologique automatique et exploite une station d'information de vol de septembre à novembre. Malgré ces faits, le personnel du MTQ dispose de certains équipements pour répondre aux demandes qui lui sont faites par les pilotes. Ces équipements sont essentiellement fournis par le MTQ.

À Bonaventure et Saint-Augustin où aucune observation n'est effectuée par les ministères fédéraux, le personnel du MTQ dispose aussi de quelques équipements pour répondre aux demandes des pilotes. Ils sont la propriété du MTQ ou du transporteur.

Dans les aéroports nordiques, les préposés du MTQ disposent de l'équipement leur permettant de répondre aux demandes des pilotes mais aussi de recueillir les données nécessaires à l'établissement de prévisions régionales. Ces équipements sont la propriété du MTQ, mais ont été payés à 60 % par Transports Canada.

À Montmagny, l'équipement est limité et est fourni en partie par le transporteur basé à l'aéroport. Pour ce qui est des deux derniers, ceux de l'Île-aux-Grues et de l'Île-d'Entrée, ils ne possèdent aucun équipement météo.

4.7 Commentaires

La construction de nouvelles centrales hydro-électriques sur le territoire de la Baie-James et en bordure de sa frontière nordique pourrait provoquer une reprise du trafic à Matagami et un accroissement plus ou moins important du trafic à Kuujjuarapik. À Matagami cet accroissement est conditionnel à ce qu'Hydro-Québec choisisse cette ville comme centre administratif de son complexe NBR au lieu de construire un nouveau village sur la rivière Rupert ou d'utiliser les installations de Nemiscau. L'utilisation de l'aéroport de Kuujjuarapik, une des portes d'entrée au futur complexe sur la Grande-Rivière de la Baleine, pourrait entraîner une hausse assez importante du trafic pendant la pointe de construction. Hydro-Québec envisage plutôt la possibilité de construire un autre aéroport pour desservir son chantier de GB1. Enfin, la deuxième phase du projet de la Baie-James ne devrait avoir que peu d'effet sur l'aéroport de Chibougamau-Chapais. Les marchandises seront transportées essentiellement par route et le trafic/passagers en provenance des autres régions, dirigé directement vers leurs points de destination.

La construction d'un aéroport de catégorie comparable à Povognituk, elle, pourrait faire perdre sa vocation régionale à l'aéroport de Kuujjuarapik; le trafic et les besoins d'immobilisations qui en découlent diminueraient alors de façon appréciable, ce qui pourrait avoir des effets sur l'ampleur des rénovations à effectuer. Pour la desserte locale, un aéroport de taille comparable à ceux mis en place dans les autres villages inuit sera suffisant (piste de 1 065 m au lieu des 1 550 m actuels). À Port-Menier,

comme à peu près tout le territoire est maintenant ouvert aux chasseurs et aux pêcheurs, le trafic devrait demeurer stable au cours des prochaines années. Seule une augmentation des quotas de chasse, une reprise de l'exploitation forestière et le développement du tourisme pourrait modifier le trafic. L'aéroport pourra de toute façon absorber sans problème ces accroissements de trafic, son taux d'utilisation n'étant pas très élevé. Enfin, pour ce qui est des autres aéroports, aucun changement significatif ne devrait survenir dans leurs milieux récepteurs et ce à court et moyen terme.

Au chapitre des infrastructures de base, c'est essentiellement à Kuujuarapik qu'il y aurait des déficiences. Cet aéroport est le seul parmi ceux exploités par le MTQ à ne pas posséder une piste permettant en toute saison l'exploitation optimale de tous les avions le fréquentant. Son aérogare est la seule à ne pouvoir répondre au besoin du trafic et ce serait seulement à cet endroit qu'il y aurait des déficiences au niveau du balisage lumineux. Installés depuis plus de 30 ans, les feux de délimitation se brisent souvent et sont jugés non fiables par les transporteurs. Cet aéroport est aussi le seul avec celui de Chibougamau-Chapais à avoir certains problèmes d'entreposage et de remisage. Pour pallier ces déficiences à Kuujuarapik, la Direction du transport aérien recommandait dans un mémoire présenté en juillet 1987, la construction d'une nouvelle piste de 1980 X 46 m et d'une nouvelle aérogare, l'installation d'un nouveau système de balisage, l'ajout d'un bâtiment pour entreposer les abrasifs et certains équipements. Ce projet qui inclurait aussi le réaménagement de l'aire de trafic, a été estimé en 1987 à 4,7 millions de dollars. À Chibougamau-Chapais, la Direction régionale voudrait construire une caserne pour loger le camion d'incendie. Actuellement, ce camion est logé dans l'entrepôt à marchandises dont l'utilisation n'est pas vraiment requise.

À Bonaventure, les infrastructures de base sont en bonne condition et satisfont aux besoins d'utilisation. Cependant, leur "zonage" ne correspond pas toujours aux nouvelles normes que Transports Canada a établies pour ses propres aéroports. L'aire de trafic et certains bâtiments sont, par rapport à ces normes, situés trop près de la piste alors que les feux de délimitation, eux, en sont trop éloignés. À Matagami, malgré le fait que les infrastructures de base dépassent les besoins d'utilisation, la piste présente depuis plusieurs années des problèmes importants de détérioration. Avant d'entreprendre tout travail, il faudrait non seulement comme à Kuujuarapik s'interroger sur la taille des infrastructures, mais aussi sur les besoins véritables de l'aéroport. À Montmagny, il y a aussi certains problèmes de zonage. Le bâtiment servant à abriter le camion de pompier compromet la réalisation d'un stationnement automobile. Sur les autres aéroports, il n'y a pas de problème. Les infrastructures de Mingan sont, malgré leur âge avancé, en bon état ou dans un état satisfaisant compte tenu de la faiblesse et du type de trafic. Huit des 12 autres aéroports sont neufs, ayant été construits ou reconstruits au cours des cinq dernières années. Enfin, les autres ont reçu l'entretien et les modifications requises. L'absence de plans directeurs ou de bilans de santé pour certains aéroports fait en sorte que nos commentaires ne peuvent être plus précis.

Pour ce qui est des aides électroniques à la navigation, nous en traitons séparément compte tenu que le MTQ a maintenant comme politique de ne plus intervenir dans un domaine qu'il considère aujourd'hui comme la responsabilité de Transports Canada. Actuellement, le seul type d'aide utilisable aux aéroports du MTQ est le radiophare non directionnel (NDB) et exception faite de Saint-Augustin, il devrait le rester pour plusieurs années encore. En effet, compte tenu du coût élevé des autres aides électroniques, du faible taux d'utilisation des aéroports du MTQ et de l'importance des besoins d'immobilisations du réseau aéroportuaire canadien, il est plus que douteux qu'il en soit autrement. Relativement bon marché (0,2 million de dollars pour un modèle de 50 watts), il a conservé tout son attrait pour les aéroports secondaires. De technologie démodée, il permet malgré ses limites d'améliorer de façon appréciable la régularité des vols. À Saint-Augustin, un radiophare d'alignement (LOC) et un équipement de mesure à distance (DME) seront ajoutés au radiophare unidirectionnel (coût estimatif de 1 million de dollars). Leur installation qui était prévue pour l'automne 1989 est un des engagements pris par Transports Canada dans le cadre de l'entente auxiliaire sur les transports. Pour ce qui est des radiophares qui avaient été installés par le MTQ à Bonaventure et Saint-Honoré, ils devraient être remplacés par d'autres radiophares unidirectionnels. Leur remplacement est toujours sujet aux disponibilités financières de Transports Canada et aux changements pouvant intervenir dans les priorités d'investissements de ce Ministère. Ces radiophares ne peuvent être utilisés sur une base publique parce qu'ils n'observent pas toutes les normes de Transports Canada. Ceci n'empêche toutefois pas les principaux utilisateurs de ces aéroports de s'en servir et cela sans compromettre leur sécurité.

À Saint-Honoré, le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) voudrait que Transports Canada installe un système complet d'approches aux instruments (ILS). Ce système qui coûte approximativement 1,5 million de dollars lui permettrait de rapatrier à Saint-Honoré l'entraînement de ses étudiants aux vols aux instruments. Toutefois, son coût élevé et le fait qu'il ne permette même pas de rapatrier tous les vols aux instruments (économies limitées), font qu'il est peu probable que Transports Canada accède à cette demande.

Au niveau de l'équipement et du matériel, les besoins de remplacement sont actuellement limités et devraient le rester pendant encore plusieurs années. Presque tout est neuf ou à l'état neuf et plus souvent qu'autrement est peu utilisé. Pour ce qui est de l'équipement d'incendie et de sauvetage, les six nouveaux aéroports nordiques ne sont équipés que d'extincteurs à poudre sur roues alors que tous les autres aéroports desservis par des transporteurs réguliers sont dotés de camions munis de systèmes à poudre et à mousse. Seulement cinq aéroports sont équipés de motoneiges et seulement deux, de véhicules pour le transport des blessés. Selon nous, la décision de ne pas doter les aéroports nordiques de camions d'incendie, ne pose pas de problèmes. Les normes d'allocation suivies par le MTQ pour ses autres aéroports n'ont rien d'obligatoire et leur non-respect ne l'expose à aucune sanction de la part de Transports Canada. Cette décision peut même être qualifiée de réaliste, compte tenu du fait que le personnel recruté pour exploiter ces nouveaux aéroports est à former

complètement. Lorsque le personnel maîtrisera adéquatement les autres tâches et qu'il démontrera un intérêt pour l'exploitation d'un service d'incendie plus sophistiqué, cette décision pourra alors être reconsidérée. De plus, comme Transports Canada est à réévaluer ses normes et qu'une réévaluation à la baisse est très possible, un tel exercice pourrait aussi n'être pas requis. Pour ce qui est du matériel de sauvetage, une certaine rationalisation est possible. Au lieu de doter les aéroports d'une familiale pour le transport du matériel de sauvetage en plus d'une camionnette pour l'inspection des pistes, ne serait-il pas possible de n'utiliser qu'une seule familiale équipée d'une trousse d'urgence pour remplir tous ces besoins? L'absence d'une motoneige ne pourrait causer des problèmes qu'à Matagami. Sur les sept aéroports du Nouveau-Québec, nous estimons qu'elles ne sont pas requises parce qu'en cas d'accident, un nombre élevé de véhicules est susceptible d'intervenir sur chacun de ces emplacements.

Au niveau de l'équipement et du matériel d'entretien, une certaine rationalisation nous semble aussi réalisable. L'expérience des aéroports nordiques a démontré qu'il était possible de réduire le matériel roulant en utilisant une seule chargeuse pour porter pelle, grappe et souffleuse. À certains endroits, une telle rationalisation pourrait résoudre les problèmes de remisage et d'entreposage.

Enfin, il n'y aurait pas de problèmes majeurs au niveau de la fourniture en équipement et matériel de communications et de météorologie. Toutefois, cette responsabilité ne devrait-elle pas être laissée au soin des ministères fédéraux des Transports et de l'Environnement? En effet, en plus d'être les autorités en ces domaines, ces ministères assurent presque toujours la responsabilité de la prestation des services concernés.

5. LA GESTION ET L'EXPLOITATION DES AÉROPORTS DU MTQ

La présente section vise à situer le rôle des diverses unités administratives du MTQ et des autres intervenants dans la planification, la construction et l'exploitation des aéroports. Au niveau de l'exploitation, nous présenterons en détail les services et les activités d'entretien réalisés pour et par le MTQ et les ressources qui leur sont consacrées.

5.1 Gestion

A. Planification

La Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, par son Service du transport aérien, a pour rôle de guider le Ministère dans le développement des infrastructures aéroportuaires du Québec. À cette fin, le service analyse et identifie les besoins du Québec en infrastructures aéroportuaires, en collaboration avec les organismes municipaux, régionaux et autres niveaux de gouvernement. Il fixe les priorités quant aux projets à réaliser et propose les plans de mise en oeuvre ainsi que les politiques d'action que le gouvernement devrait appliquer pour chacun des projets. Il coordonne la préparation des avant-projets et la préparation des estimations des coûts; au besoin, la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire discute avec Transports Canada de sa participation éventuelle au financement des infrastructures.

Même si le plan de l'organisation administrative du MTQ prévoit une participation active de la Direction générale des opérations à l'activité planification, elle et ses directions régionales ne se sont à peu près jamais impliquées dans cette activité. Volontairement, elles ont laissé tout l'espace à la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire. Par ailleurs, dans le cas des activités de construction et d'exploitation, la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire accepte difficilement d'être limitée par la DGO et ses directions régionales à une fonction-conseil et d'être de moins en moins consultée. Elle considère que les directions régionales n'ont pas toute l'expertise requise pour assumer seules la responsabilité de ces deux activités.

B. Construction

À l'exception de l'aéroport de Chibougamau-Chapais, le MTQ a toujours été maître d'oeuvre de ses projets aéroportuaires. La gestion des projets est habituellement assumée par les directions régionales à l'intérieur de leurs limites territoriales respectives.

Actuellement, la direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue (08) supervise la construction d'un aéroport à Saint-Bruno-de-Guignes dans le Témiscamingue. Pour ce qui est des aéroports mis en place en territoire inuit, la responsabilité de leur construction est assumée par Transports Canada et la Direction régionale de Québec (3-1) et ce, malgré le fait que la responsabilité de ce territoire ait été transférée à la

région 08. La gestion des activités de construction a été laissée à la région 3-1 dont relevait antérieurement le territoire du Nouveau-Québec. En plus d'être impliquée dans ce programme depuis le début, cette direction a aussi supervisé la construction des aéroports de Port-Menier et Saint-Augustin. Pour assurer la coordination des activités réalisées par les deux ministères, les autorités du MTQ ont fait appel aux services de leur coordonnateur ministériel aux Affaires autochtones.

Pour réaliser les diverses activités reliées à la construction d'aéroports, le MTQ fait presque exclusivement appel à des ressources externes tant pour les services professionnels que pour les travaux de construction. La participation des services spécialisés du MTQ s'est limitée à quelques aéroports et a porté sur la préparation de plans et devis de pistes et stationnements, et sur des études techniques. Ceci est particulièrement vrai pour le programme de construction des aéroports nordiques où les services professionnels et les travaux de construction sont réalisés par Transports Canada et des firmes privées.

C. Exploitation

Par ses directions régionales et leurs districts, la Direction générale des opérations est aussi responsable de l'exploitation des aéroports possédés ou confiés au MTQ. Ses directions régionales et leurs districts définissent pour chacun des aéroports situés sur leur territoire, les tâches à réaliser, les besoins en ressources humaines et matérielles ainsi que les modes d'exécution, et assurent le suivi de leur gestion.

La Direction de l'entretien par son Service de la conservation des chaussées assure une certaine coordination à l'échelle provinciale. Ce service s'assure de la préparation des prévisions budgétaires pour tous les aéroports, se charge de leur présentation et par la suite, de l'allocation de l'enveloppe budgétaire accordée. Ce service devait aussi assurer un suivi budgétaire de l'ensemble des aéroports et en informer le Service du transport aérien; toutefois ce suivi n'est pas fait.

Le Service du transport aérien n'a pour les directions régionales qu'une fonction conseil et pour la gestion courante de leurs aéroports, ces dernières ne font pas souvent appel à son expertise. Au niveau de la détermination des besoins en immobilisations, sa contribution se limite essentiellement à prioriser des besoins déjà établis par les directions régionales. Ses avis servent au Service de la conservation des chaussées (DGO) à préparer la programmation triennale des immobilisations.

D. Commentaires

Il y aurait lieu de reconsidérer la participation du Service du transport aérien à l'activité exploitation comme à celle de la construction. À tout le moins, il serait important de lui faire jouer le rôle que lui prévoit le POA, soit de s'assurer que les normes de sécurité et de gestion soient adéquates sur les aéroports relevant du MTQ. Selon nous, il y aurait aussi avantage à confier à ce service la coordination de ces activités à l'échelle provinciale. Cela permettrait de combler un besoin certain et

par le fait même favoriserait une meilleure harmonisation des interventions du MTQ dans ses aéroports. Ce rôle pourrait aussi être joué par le Service de la conservation des chaussées ou un autre service de la DGO, mais le Service du transport aérien nous semble le mieux placé compte tenu de son expertise dans le domaine aérien et de l'intérêt particulier qu'il porte au réseau aéroportuaire. Le STA définirait les modalités de gestion de l'ensemble des aéroports. Il se chargerait du suivi et du contrôle à l'échelle provinciale. Les directions régionales verraient à la mise en application de ces modalités de gestion, au suivi et au contrôle pour les aéroports sous leur responsabilité.

5.2 Activités d'exploitation

Pour présenter en détail et comparer les différentes activités ayant trait à l'exploitation des aéroports du MTQ et les ressources humaines qui leur sont consacrées, nous avons regroupé ces activités sous trois rubriques: gérance, services aéroportuaires et entretien. De plus, étant donné que le type de trafic d'un aéroport a une influence sur les services à fournir, nous avons regroupé les aéroports en trois grands groupes, soit les aéroports qui reçoivent des vols réguliers, les traverses maritimes et finalement les deux aéroports d'intérêt local ou à vocation spécifique.

A. Aéroports de dessertes régulières

a) Gérance

Bien que du personnel soit affecté en permanence dans la totalité des aéroports de dessertes régulières, seul ceux de Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Kuujjuarapik et Port-Menier ont des gérants en poste sur les lieux. À Matagami, cette responsabilité est confiée à un technicien travaillant au district d'Amos, et à Saint-Augustin au gérant de Port-Menier. Pour assurer la gestion des aéroports nordiques, un bureau a été mis en place à Kuujjuarapik. Son responsable a confié la supervision des aéroports situés sur la côte de la Baie d'Hudson au gérant de Kuujjuarapik et celle des aéroports situés sur la côte de la Baie d'Ungava à un autre superviseur en poste au bureau de Kuujjuarapik. Actuellement, le gérant de Kuujjuarapik veille sur les aéroports d'Inukjuak et d'Ivujivik, l'autre superviseur s'occupe des aéroports de Kangirsuk, Salluit, Quaqtaq et Kangisujuaq.

Ces gérants supervisent le personnel à l'emploi du MTQ, assurent la surveillance des activités réalisées à contrat, voient à l'application des normes de sécurité et participent à la gestion financière de l'aéroport. Les ressources humaines supervisées par les gérants varient d'un aéroport à l'autre. Le personnel placé sous l'autorité du gérant de l'aéroport de Kuujjuarapik est composé de cinq employés à plein temps: un préposé aux services aéroportuaires, trois préposés à l'entretien et un mécanicien. Le gérant de Chibougamau-Chapais dirige quatre préposés aux services aéroportuaires et deux préposés saisonniers affectés à l'entretien d'hiver. À Matagami, le superviseur a sous sa responsabilité un préposé aux services aéroportuaires et trois préposés saisonniers affectés à l'entretien d'hiver. En ce qui concerne les aéroports

TABLEAU 12
RESSOURCES HUMAINES
SOUS L'AUTORITÉ DES GÉRANTS ET SUPERVISEURS
AÉROPORTS DE DESSERTES RÉGULIÈRES

Aéroports	Mode de gérance	Exploitation	Entretien	Total
Bonaventure	1 gérant (contrat)	Incendie et sauvetage (à contrat)	Hiver (Contrat) Été (Régie)	---
Chibougamau-Chapais	1 gérant (MTQ)	3 préposés (temps plein) 1 préposé (saisonnier)	Hiver (2 préposés saisonniers) Été (Régie)	6
Kuujuarapik	1 gérant (MTQ)	1 préposé (temps plein)	Hiver et été (3 préposés temps plein) (1 mécanicien temps plein)	5
Matagami	1 employé du district	1 préposé (saisonnier)	Hiver (3 préposés saisonniers) Été (Régie)	4
Port-Menier	1 gérant (MTQ)	1 préposé (saisonnier)	Hiver et été (Contrat)	1
Saint-Augustin	Gérant de Port-Menier	1 préposé (30 h/semaine)	Hiver et été (Contrat)	1
Inukjuak	Gérant de Kuujuarapik	2 préposés (temps plein)	Hiver et été (Contrat)	2
Ivujivik	Gérant de Kuujuarapik	2 préposés (temps plein)	Hiver et été (Régie)	2
Kangirsuk	Superviseur en poste à Kuujuarapik	2 préposés (temps plein)	Hiver et été (Contrat)	2
Kangigsujuaq	Idem	2 préposés (temps plein)	Hiver et été (Contrat)	2
Quaqtaq	Idem	2 préposés (temps plein)	Hiver et été (Contrat)	2
Salluit	Idem	2 préposés (temps plein)	Hiver et été (Contrat)	2

Source: Service du transport aérien et Directions régionales, MTQ.

de Port-Menier, Saint-Augustin et les six aéroports nordiques, le personnel sous l'autorité des superviseurs est moins important; il se compose de un ou deux préposés aux services aéroportuaires. Pour ce qui est du gérant de Bonaventure, il n'a aucun personnel sous son autorité.

À noter que dans les aéroports de Kuujuarapik et de Matagami, le gérant et le superviseur confient la direction des travaux d'entretien à un de leurs préposés saisonniers ou permanents à l'entretien. Des primes leur sont versées pour agir à titre de chef d'équipe.

Les gérants en poste dans les aéroports sont impliqués à divers degrés dans les activités d'exploitation et d'entretien. Le gérant de Chibougamau-Chapais est surtout impliqué dans des activités de supervision et de contrôle, il dispose de six employés à temps plein ou saisonniers pour réaliser les tâches afférentes à l'exploitation et l'entretien.

Le gérant de Port-Menier également responsable de l'aéroport de Saint-Augustin, est aussi très impliqué dans la réalisation des tâches d'exploitation. En effet, de décembre à avril, il est le seul employé affecté à l'aéroport de Port-Menier et doit donc administrer lui-même les services aéroportuaires et se charger des activités d'inspection et de surveillance. Le reste de l'année, il s'adjoint un préposé saisonnier pour le seconder; toutefois il demeure très impliqué dans l'exécution des tâches, puisque cet employé saisonnier est engagé pour faire face au prolongement des heures d'exploitation. Comme à Chibougamau-Chapais, le gérant de Kuujuarapik consacre principalement ses énergies à la gestion. En effet, en plus d'être responsable de cet aéroport, il est actuellement responsable de la supervision des aéroports inuit d'Inukjuak et d'Ivujivik. Le gérant de Bonaventure n'ayant aucun employé sous sa direction doit s'impliquer dans différentes tâches reliées à l'exploitation et à l'entretien. Rappelons finalement que les quatre autres aéroports situés en territoire inuit ainsi que ceux de Matagami et Saint-Augustin sont tous supervisés à distance. Leurs superviseurs ne sont pas impliqués dans les activités d'exploitation et d'entretien.

b) Services aéroportuaires

Les quelques services aéroportuaires offerts par le MTQ sont essentiellement fournis ou administrés par les gérants ou les préposés à l'exploitation. Dans tous ces aéroports, le MTQ fournit des services d'incendie et d'urgence. Pour ce qui est des services aéronautiques, la contribution du MTQ consiste dans certains cas à compléter les services d'information de vol qui sont offerts officiellement par Transports Canada. Ces services ou tâches ne nécessitent la présence que d'une seule personne à la fois à l'aéroport.

TABLEAU 13
HORAIRES D'EXPLOITATION
AÉROPORTS DE DESSERTES RÉGULIÈRES

Fixes	Heures	Jour
Bonaventure	8h30 à 16h30	Lundi au vendredi
Chibougamau-Chapais	6h30 à 22h00	Lundi au dimanche
Kuujuarapik	8h00 à 17h00	Lundi au dimanche
Saint-Augustin	10h00 à 18h00	Lundi au vendredi
(6) Nordiques	8H00 à 18h00	Lundi au dimanche
 <u>Variables</u>		
Matagami	8h00 à 16h30	Lundi au vendredi (mai à octobre)
		Lundi au samedi (novembre à avril)
Port-Menier	8h30 à 16h30	Lundi au vendredi (décembre à avril)
		Lundi au dimanche (mai à novembre)

Sources: Service du transport aérien et Directions régionales, MTQ.

À Matagami et Kuujjuarapik, Transports Canada exploite des stations d'information de vol (FSS) permanentes. Ces stations à vocation régionale, se chargent de tous les services aéronautiques de ces aéroports. La contribution du MTQ se limite à fournir à ces FSS des relevés sur les conditions de piste. À Matagami, ces activités sont réalisées de mai à octobre par le seul préposé aux services aéroportuaires de l'aéroport. Les services sont fournis du lundi au vendredi de 8h00 à 16h30 (Tableau 13). Le reste de l'année, ces services sont offerts du lundi au samedi. Pour couvrir ce besoin supplémentaire, le superviseur a recours à un des trois employés d'entretien saisonniers. À Kuujjuarapik, ces activités sont aussi réalisées du lundi au vendredi par le seul préposé aux services aéroportuaires de l'aéroport. Toutefois, comme l'horaire régulier d'exploitation est de 8h00 à 17h00 du lundi au dimanche, le gérant et un des préposés à l'entretien permanents participent à ces activités. Ils se partagent les fins de semaine avec le préposé aux services aéroportuaires et se remplacent au besoin. Des services d'avitaillement en carburant sont offerts dans ces deux aéroports; ils sont exploités par un distributeur pétrolier à Matagami et par la Fédération des Coopératives du Nouveau-Québec à Kuujjuarapik.

Pour Chibougamau-Chapais, la station d'information de vol (FSS) de Roberval se charge des communications et de services à la circulation aérienne y compris le contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement. Pour ce faire, Transports Canada a installé dans l'aéroport une station de réception et de transmission à distance. Les informations météorologiques sont fournies à cette FSS par la station d'observation qu'exploite Environnement Canada à cet aéroport. La contribution du MTQ se limite encore essentiellement à fournir à la FSS de Roberval des relevés sur les conditions de la piste. Le MTQ exploite le service d'avitaillement en carburant en plus des services d'urgence et d'incendie. Pour assurer la présence d'au moins un employé durant les heures d'exploitation (lundi au dimanche de 6h30 à 22h00), le gérant dispose de trois préposés permanents. Durant la saison estivale, il engage un préposé saisonnier pour remplacer les employés en vacances et pour faire face à l'augmentation des activités.

Pour Saint-Augustin, la FSS de Sept-Îles se charge aussi des communications et des services à la circulation aérienne à l'aide d'une installation de transmission et de réception à distance. Toutefois, aucune installation d'observation météorologique n'est actuellement exploitée à cet aéroport par Transports Canada ou Environnement Canada. Le MTQ en plus d'informations sur les conditions de piste, fournit au besoin à la FSS des informations sur les conditions météorologiques et atmosphériques. Le MTQ y exploite une station de communications air/sol qui comme à Chibougamau-Chapais est surtout utilisée pour recevoir des demandes de services au sol. Pour réaliser ces activités et exploiter le service d'urgence et d'incendie, le district a engagé un résident du village qui agit aussi à titre d'agent pour la compagnie Inter Canadien. Il est rémunéré sur une base de 30 heures/semaine pour assurer la couverture des deux envolées régulières d'Inter Canadien et les quelques vols nolisés que reçoit l'aéroport. Pour le remplacer et le seconder à l'occasion, il engage à ses frais un autre résident du village. L'aéroport est exploité du lundi au vendredi de 11h00 à 18h00. Aucun service connexe n'est offert à cet aéroport d'escale.

Pour les nouveaux aéroports nordiques, le MTQ exploite après entente avec Transports Canada des stations de radio d'aérodrome communautaire (CARS). Ces stations assurent les communications air/sol, mais elles servent surtout à communiquer aux FSS régionales (Kuujuarapik et Kuujuaq) des observations météorologiques horaires. Ces observations sont utilisées pour informer les pilotes circulant dans la région, mais l'objectif principal de cette activité est de permettre à Environnement Canada d'effectuer des prévisions météorologiques régionales. Pour ce qui est des services d'incendie et de sauvetage, ils sont graduellement mis en place. Le MTQ assure une présence tous les jours de la semaine de 8h00 à 18h00 à chacun de ces aéroports, présence qui découle essentiellement de l'entente intervenue avec Transports Canada sur l'exploitation des CARS. Deux employés autochtones se partagent le travail à raison d'une moyenne de 35 heures par semaine. Air Inuit dispose d'une installation d'avitaillement en carburant à Ivujivik, mais elle vise essentiellement à combler ses propres besoins.

À Port-Menier, la FSS de Sept-Îles exploite une FSS saisonnière de septembre à novembre. Durant cette période le personnel du MTQ lui fournit des relevés sur les conditions de piste. Le reste de l'année, le MTQ assure les communications et un service consultatif d'aéroport. L'absence d'une installation de transmission et de réception à distance empêche la FSS de communiquer avec les aéronefs circulant dans les environs de l'aéroport. Une station automatique d'observation météorologique a été installée à cet aéroport par Transports Canada, mais le personnel du MTQ effectue tout de même certaines observations pour répondre à des demandes de la FSS ou des pilotes se dirigeant vers l'aéroport. Le service d'urgence et d'incendie est le seul autre service offert par le MTQ. De décembre à mai, le gérant assure seul les services qui sont offerts du lundi au vendredi de 8h30 à 16h30. De juin à novembre, le trafic est plus important, les services sont offerts du lundi au dimanche selon le même horaire et un préposé saisonnier est engagé sur une base de 37 3/4 heures/semaine.

À Bonaventure, aucune installation n'est exploitée par Transports Canada ou Environnement Canada. Comme à Port-Menier, l'absence d'une installation de communications à distance empêche la FSS de Gaspé de communiquer avec les aéronefs évoluant dans les environs de l'aéroport. Le MTQ exploite donc une station de communications et fournit sur demande des renseignements sur le trafic local, la météo, les conditions de pistes. Ces services sont assurés du lundi au vendredi de 8h30 à 16h30 par un gérant à contrat. Pour ce qui est du service d'urgence et d'incendie, il est exploité par un autre contractuel qui reçoit une compensation pour un minimum de 780 heures par année.

c) Entretien

L'entretien d'hiver est effectué en régie dans quatre aéroports. Pour les autres, cette activité est confiée aux municipalités ou à des entrepreneurs.

À Matagami, Chibougamau-Chapais, Kuujjuarapik et Ivujivik, l'entretien d'hiver est effectué en régie par deux ou trois employés sur une base de 40 heures par semaine. Ces travailleurs sont des employés saisonniers à Chibougamau-Chapais et Matagami, des employés d'entretien permanents à Kuujjuarapik, et des préposés permanents aux services aéroportuaires à Ivujivik.

À l'aéroport de Saint-Augustin et pour les cinq autres aéroports inuit, l'entretien d'hiver est confié aux municipalités respectives qui assument les frais de carburant et d'entretien régulier des équipements fournis par le MTQ. À Bonaventure et à Port-Menier, ce sont des entrepreneurs privés qui entretiennent ces aéroports; à l'exception des balayeuses de pistes, les entrepreneurs utilisent leurs équipements et défraient la totalité des coûts de fonctionnement. Les contrats de déneigement sont d'une durée d'un an; ils comportent une possibilité d'extention de deux ans et une clause d'indexation.

Le MTQ fournit des abrasifs et déglaçants pour tous les aéroports où leur application est nécessaire.

L'entretien réalisé l'été porte essentiellement sur des interventions ponctuelles, qui dans bien des cas n'ont même pas à être faites à chaque année. La seule activité régulière a trait à la tonte du gazon et comme il y a absence de végétation à plusieurs endroits, elle n'a souvent pas à être exécutée. Les autres activités consistent à réparer ou rénover les surfaces pavées, remettre en forme ou reprofiler les surfaces en gravier et nettoyer au besoin les pistes, fosses, égouts.

À Bonaventure, Chibougamau-Chapais et Matagami, le gérant ou les préposés aux services aéroportuaires se chargent de la tonte du gazon. Pour les autres travaux, les districts utilisent leur personnel ou font appel à des entreprises spécialisées. À Port-Menier, l'entretien d'été est donné à contrat à l'entrepreneur qui exécute l'entretien d'hiver de l'aéroport. Sur l'aéroport de Kuujjuarapik, il est effectué par les trois préposés à l'entretien qui y sont affectés sur une base permanente. Les aéroports nordiques et Saint-Augustin sont de construction récente, il n'y a pas de végétation et les activités d'entretien à réaliser peu nombreuses.

L'entretien ménager des aérogares de Bonaventure, Saint-Augustin et Port-Menier est confié à contrat à des résidentes et résidents. La Société immobilière du Québec (SIQ) effectue ce travail à Kuujjuarapik car le local servant d'aérogare est loué au MTQ par cette société. À l'exception d'Ivujivik, l'entretien des aérogares des aéroports inuit est effectué par les municipalités. Cette activité fait partie des contrats d'entretien qu'elles signent avec le MTQ. À Chibougamau-Chapais, Matagami et Ivujivik, ce sont les préposés aux services aéroportuaires qui se chargent de l'entretien ménager des aérogares.

L'entretien préventif et les réparations aux véhicules appartenant au MTQ sont effectués par les mécaniciens des districts à Bonaventure, Chibougamau-Chapais et Port-Menier. À Matagami, ces activités sont aussi réalisées par les mécaniciens du

district; l'hiver, un d'entre eux est affecté trois jours par semaine à l'aéroport. À Saint-Augustin, les mécaniciens du district se chargent de l'entretien complet des véhicules utilisés pour l'inspection et le service d'urgence et d'incendie. Pour ce qui est des véhicules d'entretien fournis à la municipalité, les mécaniciens du district se chargent des réparations et la municipalité est responsable de leur entretien préventif. Il en est de même pour les aéroports nordiques alors qu'un mécanicien est affecté en permanence à Kuujuarapik.

Pour l'entretien des balisages lumineux, les directions régionales et leurs districts ont recours au Service de la signalisation et à des entreprises spécialisées.

L'entretien des radios et des radiophares unidirectionnels (NDB) appartenant au MTQ est confié à des firmes spécialisées. Transports Canada assure l'entretien des postes radios qu'il prête au MTQ. Pour les aéroports nordiques, les postes radios et l'instrumentation météorologique servent essentiellement à réaliser des tâches relevant de Transports Canada ou Environnement Canada. La direction régionale responsable voudrait que Transports Canada assume les frais de leur entretien. Transports Canada soutient pour sa part que ces frais ne sont pas de son ressort puisque les équipements appartiennent au MTQ. Ces équipements ont été financés à 60 % par Transports Canada dans le cadre d'une entente spécifique intervenue entre les deux ministères et portant sur l'exploitation de stations météorologiques pour Transports Canada. Le MTQ n'est aucunement compensé pour fournir ce service qui devrait normalement être réalisé par Transports Canada ou Environnement Canada.

L'entretien des bâtiments et de leurs systèmes est surtout confié à des entreprises spécialisées. Pour les aéroports nordiques, on envisage d'engager un technicien qui serait basé à Kuujuarapik. Ce technicien serait aussi formé pour effectuer les réparations mineures aux balisages lumineux et aux équipements qui leur sont reliés.

d) Commentaires

Les services offerts aux aéroports de dessertes régulières sont somme toute comparables. Bien que les efforts consentis par le MTQ aux services d'information de vol soient plus importants pour les aéroports nordiques, la prestation des services aéroportuaires ne nécessite la présence que d'une seule personne à la fois. Pour ce qui est de l'entretien, aucun d'eux ne nécessite la présence d'employés ou de contractuels sur une base permanente. Les ressources humaines consacrées à chacun d'eux dépendent donc surtout des horaires d'exploitation et des modes d'organisation. Une rationalisation nous apparaît possible. Par exemple, pour les aéroports nordiques, les horaires sont liés à l'entente conclue avec Transports Canada. A-t-on besoin pour les fins de prévisions météorologiques, d'exploiter des stations dans tous les aéroports du réseau et cela sept jours par semaine? De plus, comme cette tâche relève juridiquement d'organismes fédéraux, le Québec doit-il les exploiter sans aucune compensation financière?

Tous les aéroports sont entretenus été comme hiver, et les efforts consentis dépendent essentiellement des conditions climatiques et de l'ampleur des surfaces à déneiger. C'est en effet sur le déneigement des pistes, stationnements et routes d'accès que portent surtout les interventions d'entretien. Il serait cependant possible de réduire les longueurs des pistes à entretenir pour certains aéroports, les avions en usage l'hiver ne requérant pas la longueur totale des pistes pour décoller ou atterrir. Il serait aussi possible de faire exécuter en tout ou en partie l'entretien régulier par le personnel affecté aux services aéroportuaires.

L'uniformité n'est vraiment brisée qu'au niveau de la gérance où trois styles très différents sont appliqués. À certains endroits, le niveau d'encadrement nous semble disproportionné, les tâches à réaliser dans les aéroports demandent peu de planification, d'organisation et comme elles sont rarement exécutées concurremment, elles exigent peu de coordination. Un ou des préposés bien formés et responsables, pourraient faire fonctionner les aéroports avec une supervision limitée.

Compte tenu des engagements pris par le MTQ concernant le financement de l'exploitation de plusieurs de ces aéroports et des ressources financières limitées des municipalités où ils sont situés, il n'est pas possible ou peu vraisemblable que le MTQ puisse leur en transférer la responsabilité financière. Leur confier la gestion moyennant subvention pourrait être une façon de diminuer les coûts d'exploitation. La faisabilité et la rentabilité de cette avenue devraient être évaluées. Toutefois, comme les contrats de déneigement qui constituent une part importante des coûts leur sont déjà confiés, que les ressources affectées aux services aéroportuaires sont généralement limitées, nous doutons que cette solution permette des économies beaucoup plus importantes qu'une rationalisation de l'exploitation effectuée par le MTQ. Au niveau de l'entretien d'hiver et même d'été, le MTQ pourrait toutefois viser à leur confier les contrats de tous les aéroports. Cette solution même si elle ne permettait pas d'économies, aurait l'avantage d'impliquer les municipalités dans l'exploitation de "leurs" aéroports.

B. Traverses aériennes

a) Gérance

Il n'y a aucun gérant ni personnel affecté en permanence aux aéroports de Montmagny, l'Île-aux-Grues et l'Île-d'Entrée. Les aéroports de Montmagny et de l'Île-aux-Grues sont sous la responsabilité de la section locale d'entretien de Montmagny et celui de l'Île-d'Entrée sous celle du sous-centre d'entretien des Îles-de-la-Madeleine.

b) Services aéroportuaires

Dans ces aéroports, les seuls services structurés par le MTQ sont les services d'urgence et d'incendie. Ces services ne sont opérés que sur une base saisonnière (décembre à avril) et ils ne sont offerts qu'à Montmagny et l'Île-aux-Grues. Ils sont confiés à contrat à la municipalité à l'Île-aux-Grues et au transporteur Montmagny Air

Service à Montmagny. Les services ne sont assurés que sur les vols réalisés dans le cadre de la traverse hivernale subventionnée par le MTQ (lundi au vendredi, matin et soir).

En ce qui a trait aux communications, seul l'aéroport de Montmagny dispose d'un poste radio de base. Cet équipement appartient au transporteur qui exploite un service limité. Il ne reçoit aucune compensation financière pour ce service.

c) Entretien

À Montmagny et à l'Île-d'Entrée, l'entretien d'hiver est confié à un entrepreneur qui fournit l'équipement. À l'Île-aux-Grues, un employé saisonnier se charge de l'entretien d'hiver et l'équipement est fourni par le MTQ; il doit de plus faire l'entretien ménager de l'aérogare. L'été, l'entretien est effectué par le personnel du MTQ localisé à Montmagny et à Cap-aux-Meules.

À l'Île-d'Entrée, l'entretien ménager est confié à contrat à un insulaire, alors qu'à Montmagny c'est le transporteur qui s'en charge. À noter que le transporteur utilise l'aérogare pour loger son bureau administratif et que le MTQ n'exige aucun loyer. L'entretien des bâtiments est effectué en régie lorsqu'il s'agit de réparations mineures; les réparations majeures sont données à contrat. Pour l'entretien du balisage, on fait appel au Service de la signalisation et à l'entreprise privée.

d) Commentaires

Les services aéroportuaires, bien que très restreints, sont satisfaisants. Les besoins en services sont faibles et ne justifieraient pas que des ressources permanentes ou saisonnières leur soient affectées. Les transporteurs combent à leurs frais la majeure partie de leurs besoins en services. Ceci nous semble tout à fait justifié, compte tenu qu'en plus d'assumer l'entretien de ces aéroports, le MTQ subventionne les services de traverse hivernale qui constituent l'essentiel de leurs activités commerciales. Les municipalités de l'Île-aux-Grues et de l'Île-d'Entrée n'ont pas les ressources financières pour assumer la responsabilité de ces aéroports. Quant à celle de Montmagny, il est peu vraisemblable que la municipalité accepte cette responsabilité considérant que son exploitation est essentiellement liée à la desserte de l'Île-aux-Grues.

C. Saint-Honoré

a) Gérance

La gérance de l'aéroport de Saint-Honoré est assurée par un employé permanent du MTQ en poste à l'aéroport. Il supervise un préposé aux services aéroportuaires à plein temps et deux préposés saisonniers (mai à octobre). Il surveille les activités d'entretien réalisées à contrat et est très impliqué dans la gestion de l'aéroport.

b) Services aéroportuaires

Pour cet aéroport, la contribution du MTQ porte essentiellement sur l'opération d'un service d'urgence et d'incendie. Le transport des personnes et des marchandises étant quasi inexistant, il n'y a pas d'aérogare. Les communications et les services à la circulation aérienne sont assurés par la tour de contrôle exploitée par Transports Canada, par la tour de contrôle de Bagotville et la FSS de Roberval. Comme pour les aéroports où de telles installations fournissent ces services, le MTQ ne donne qu'au besoin des informations sur les conditions de pistes.

Les horaires et les périodes d'exploitation varient selon les activités réalisées à l'aéroport. De la mi-octobre à la fin avril, une présence est assurée du lundi au vendredi et le reste de l'année, du lundi au dimanche. Les heures d'exploitation qui sont normalement de 7h45 à 16h30 sont prolongées de juillet à la mi-août (6h30 à 20h45) et sont de 7h45 à 23h00 de septembre à la mi-novembre. La première modification est faite pour couvrir le programme de vol à voile des Cadets de l'Air et la seconde pour couvrir l'entraînement de nuit donné aux étudiants du Centre québécois de formation aéronautique.

c) Entretien

L'entretien d'hiver est réalisé à contrat. Le MTQ fournit le balai mécanique, les abrasifs et déglaçants, et loge dans son garage/atelier une partie de l'équipement de l'entrepreneur. Le contracteur fournit les autres véhicules d'entretien et voit à leur fonctionnement.

Pendant l'été, la tonte du gazon et le déboisement sont confiés à contrat. Les réparations mineures des surfaces pavées et les diverses opérations de nettoyage sont effectuées par le district.

Les réparations majeures aux bâtiments, pistes et stationnements, l'entretien des radios et du radiophare unidirectionnel propriété du MTQ, sont confiés à l'entreprise privée. Pour l'entretien du balisage lumineux, on fait appel à l'entreprise privée et au Service de la signalisation. Enfin, l'entretien des véhicules du MTQ est effectué par les mécaniciens du district.

d) Commentaires

Compte tenu de l'utilisation de l'aéroport et des services fournis par les autres intervenants, les services offerts par le MTQ pour cet aéroport nous apparaissent très satisfaisants. Il n'est toutefois pas évident qu'il faille affecter deux permanents à cet aéroport.

Comme nous le verrons plus loin, le MTQ ne peut plus compter sur la participation financière du principal utilisateur, le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA). Sa contribution financière directe pourrait toutefois être remplacée par une

collaboration à l'exploitation. Certains de ses employés pourraient recevoir la formation pour la lutte contre les incendies et pour le sauvetage et éviter ainsi au MTQ l'engagement d'un ou des deux préposés durant la pointe saisonnière. Cela en autant que les conventions collectives le permettent.

D'autre part, le MTQ ne saurait compter sur la municipalité pour partager le déficit d'exploitation. Pourquoi payerait-elle pour un aéroport qui ne sert à peu près pas à sa population et qui par surcroît lui a rapporté en 1987 des compensations de taxes de 40 854 \$? La Loi de la fiscalité municipale prévoit-elle un tel paiement pour les aéroports et surtout pour les pistes?

D. Mingan

Pour l'exploitation de l'aéroport de Mingan, une entente a été signée avec la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan. Cette entente est entrée en vigueur le 15 novembre 1984 et s'est terminée le 15 décembre 1989.

La municipalité assume la responsabilité de l'entretien de l'aéroport à l'exclusion des terrains et bâtiments loués par le MTQ à la Cie Transfair, le Club de chasse et pêche de la Côte-Nord et la Société de conservation de la Côte-Nord. La responsabilité de la municipalité se limite à l'entretien des pistes, stationnements et routes d'accès, et au garage servant au remisage du matériel d'entretien et au service d'incendie. La machinerie d'entretien et le camion d'incendie appartiennent à la municipalité. Ces équipements lui ont été cédés en majeure partie par Transports Canada qui a subventionné l'exploitation de l'aéroport de 1976 à 1983.

Pour assurer l'exploitation de l'aéroport, le MTQ s'est engagé à verser à la municipalité une subvention annuelle de 25 000 \$ indexée. Il s'est aussi engagé à prendre charge de toutes les réparations majeures, du coût des assurances responsabilités et à réaliser des travaux et achats spécifiques (clôture, marquage, extincteur). Il a convenu de rembourser à la municipalité le montant des taxes municipales au cas où le ministère des Affaires municipales refuserait de payer des compensations de taxes suite à l'entente. En 1987, la municipalité a touché 13 316 \$ des compensations de taxes versées par le gouvernement (annexe 7). Le MTQ continue de payer les coûts de l'électricité qui devaient être payés par la municipalité, 1 030 \$ en 1987-1988 (annexe 5).

Aucune permanence n'est assurée à l'aéroport par la municipalité; les heures d'exploitation sont indéterminées et aucun service de communication n'est offert. La Cie Transfair qui utilise l'aéroport comme base possède son propre service de communications.

L'entente d'exploitation convenue avec la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan a permis de maintenir en exploitation un aéroport qui autrement aurait été laissé à lui-même. Cet aéroport ne sert vraiment qu'à des intérêts privés; il ne devrait pas être maintenu en fonction avec le soutien du MTQ.

6. REVENUS ET DÉPENSES DANS LES AÉROPORTS

6.1 Revenus

Les revenus découlant de l'exploitation des aéroports ont été en 1985-1986 et 1986-1987 de 0,4 million de dollars et de 0,8 million de dollars en 1987-1988 (tableau 14). De ces revenus, 1,2 million de dollars provient de la revente de carburant à l'aéroport de Chibougamau-Chapais. Durant ces trois années, 0,1 million de dollars a aussi été perçu à titre de droits d'atterrissage à Kuujuarapik et 0,2 million de dollars du partage des coûts avec le cégep de Chicoutimi à Saint-Honoré et avec le MER à l'aéroport de Matagami. Aucun revenu n'a été perçu pour les six nouveaux aéroports nordiques de même qu'à l'Île-d'Entrée et l'Île-aux-Grues (annexes 4,5 et 6). Exception faite de la participation financière du MER à l'exploitation de l'aéroport de Matagami, tous ces montants ont été versés au fonds consolidé du gouvernement.

A. Droits d'atterrissage

Des droits d'atterrissage ne sont perçus qu'au seul aéroport de Kuujuarapik et leur imposition est le fruit d'un héritage administratif. Ces droits imposés par les anciens ministères responsables (Richesses naturelles et Travaux publics) ont été maintenus par le MTQ lorsque l'aéroport lui a été transféré à la fin de 1985. Basés sur la tarification établie par Transports Canada pour ses propres aéroports, ces droits ont rapporté 10 630 \$ en 1985-86 (janvier à décembre), 48 382 \$ en 1986-87 et 40 954 \$ en 1987-88. Ces taxes qui sont fonction du poids des aéronefs ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État, aux aéronefs de la Ligue des Cadets de l'Air du Canada, aux aéronefs qui transportent d'urgence des personnes pour des raisons médicales et aux aéronefs mûs par un ou des moteurs à pistons. La grille tarifaire de Transports Canada prévoit par ailleurs deux niveaux de tarifs tout dépendant si les aéroports sont situés au sud ou au nord du 60e parallèle.

Le MTQ qui n'a jamais eu de politique de droits d'atterrissage doit réexaminer cette question. Deux options sont possibles: étendre les droits d'atterrissage à tous les aéroports, ou les abolir partout.

L'imposition de la grille de tarification de Transports Canada aux autres aéroports du MTQ ne rapporterait que très peu. La grande majorité des atterrissages y est effectuée à l'aide d'aéronefs à moteurs à pistons et est par le fait même non tarifable. En plus, les atterrissages qui demeurent tarifables sont réalisés dans une large mesure par des avions légers alors que les tarifs sont basés sur le poids des appareils. Les revenus supplémentaires seraient d'un peu plus de 60 000 \$. De cette somme il faudrait retrancher environ 26 000 \$ pour tenir compte de l'exemption accordée à Inter-Canadien jusqu'au 1er août 1992. En effet, une clause du contrat de vente de Québécoir prévoit que le gouvernement du Québec exempte le nouveau transporteur de toute tarification sur ses aéroports et ce pour une période de cinq ans.

TABLEAU 14
REVENUS ET DÉPENSES DES AÉROPORTS DU MTQ,
PAR CATÉGORIE 1985-1986 À 1987-1988
 000'\$

A) REVENUS	1985-1986	1986-1987	1987-1988
Droits d'atterrissage	11	48	41
Vente de carburant	367	297	557
Loyers	42	33	48
Autres	25	25	151
Total:	445	403	796
<hr/>			
B) DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Traitements	799	804	942
Transport et communications	97	52	132
Services professionnels, adm. et autres	93	178	159
Entretien et réparations	474	667	553
Location	218	337	465
Fournitures et approvisionnements	731	873	1 130
Autres dépenses	401	439	517
Total:	2 813	3 386	3 898
<hr/>			
C) DÉPENSES DE CAPITAL			
Matériel et équipement	185	1 122	1 312
Terrains et travaux de génie	8 780	10 283	13 107
Autres	1 295	1 274	920
Total:	10 260	12 699	15 339
<hr/>			
D) DÉPENSES BRUTES (B+C)	13 073	16 085	19 237
<hr/>			
E) DÉPENSES NETTES (D-A)	12 629	15 681	18 441

Sources: Direction de la comptabilité, Ministère des Finances,
 Directions régionales, MTQ.

Si le MTQ décidait d'imposer des droits d'atterrissage à tous ses aéroports, une nouvelle formule de tarification devrait être mise de l'avant. La formule de Transports Canada en plus de rapporter peu, présente selon nous des problèmes au niveau de l'équité. Tous les avions commerciaux devraient être sujets aux droits peu importe leur mode de propulsion.

Par ailleurs, il faut aussi souligner que l'imposition de tels droits pour les autres aéroports contribuera à faire augmenter les tarifs aériens déjà très élevés.

En Ontario, le gouvernement possède 22 aéroports tous situés dans l'extrême nord de cette province et il n'impose aucun droit aux usagers de ces aéroports. Le gouvernement de l'Alberta, pour sa part, n'impose pour ses aéroports que les services commerciaux réguliers exploités avec des appareils mûs par des moteurs à réaction. Ces droits rapporteraient très peu et ne toucheraient que trois de ses six aéroports servant au transport régulier des personnes et des marchandises.

B. Vente de carburant

Les revenus tirés par le MTQ de la vente de carburant proviennent de l'aéroport de Chibougamau-Chapais. Le MTQ qui administre lui-même le service d'avitaillement en carburant y a réalisé des ventes de 1 220 726 \$ de 1985-1986 à 1987-1988 (annexes 4, 5 et 6). Les bénéfices tirés de ce service ont été de 221 180 \$ puisque les achats de carburant ont totalisé 999 546 \$ pendant cette période. Le taux de profit a été en moyenne de 22,1 %. Parce qu'une partie des achats de carburant de 1985-1986 (environ 25 000 \$) ont été imputés à l'année 1986-1987 et qu'il y a un certain décalage dans la comptabilisation des revenus, les taux de profit calculés avec les données annuelles ne sont pas significatifs. Selon un état produit par le gérant de l'aéroport, le taux de profit aurait été de 17 % en 1986-1987 et 1987-1988 et le profit par litre de 0,10 \$. En 1988-1989, les données montrent un taux de profit de 24,1 % et un profit par litre de 0,15 \$ soit des taux et niveaux comparables à ceux de 1985-1986.

Des services publics d'avitaillement en carburant sont exploités par l'entreprise privée à Bonaventure, Kuujuarapik et Matagami, mais le MTQ n'en retire aucun revenu ou des revenus très limités. À Matagami, l'entente intervenue avec le distributeur pétrolier et le MTQ rapportait environ 10 000 \$ par année de 1981-1982 à 1985-1986; elle a fait l'objet d'un litige et n'a pas été renouvelée à son expiration en 1986. Cette entente prévoyait un loyer de 120 \$ par mois et une redevance de 1,5 ¢ le litre de carburant. À Kuujuarapik et Saint-Honoré, aucun loyer ou droit n'est perçu alors qu'à Bonaventure le distributeur ne paie qu'un loyer annuel de 75 \$. À Ivujivik, Air Inuit possède des installations d'avitaillement, mais il n'offre pas de service public. L'imposition d'une redevance sur les ventes de carburant pourrait constituer une source supplémentaire de revenus, toutefois ce mode de tarification aurait le désavantage de ne toucher qu'une partie des utilisateurs. Même l'imposition de redevances sur le carburant puisé par les compagnies aériennes dans leurs propres réservoirs ne saurait régler ce problème. En effet, comme la grande majorité des

aéroports du MTQ sont des aéroports d'escale, les compagnies aériennes n'ont pas besoin d'y maintenir des réserves de carburant. Elles approvisionnent leurs aéronefs dans les aéroports régionaux qui sont exploités pour et par Transports Canada.

C. Loyers

Les loyers perçus sur certains aéroports portent essentiellement sur la location de terrains et d'espaces pour des bureaux et comptoirs. À Port-Menier, un loyer est perçu du concessionnaire du restaurant-bar installé dans l'aérogare alors qu'à Mingan l'ancien édifice administratif est loué à une pourvoirie, et l'ancien hangar d'avion au transporteur qui est basé sur cet aéroport. À noter qu'à Saint-Honoré, le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) qui utilise une superficie de terrain importante n'a eu qu'à verser 100 \$ en 1980 pour jouir de ces terrains pendant la dernière décennie (1er janvier 1980 au 31 décembre 1989). De 1985-1986 à 1987-1988, ces loyers ont rapporté au total 122 482 \$.

Pour certains des aéroports, aucun loyer n'est exigé des transporteurs qui administrent des comptoirs. L'imposition de tels loyers devrait être étendue à tous les transporteurs et à tous les aéroports, ou abandonnée complètement. À noter qu'Inter-Canadien est aussi exempté de ces loyers en vertu de son contrat d'achat de Québécois.

Soulignons que les terrains loués sont des terrains où ont été construits des bâtiments et/ou aménagés des installations par des utilisateurs et par des fournisseurs de services et qui servent à combler des besoins propres et à exploiter des entreprises commerciales. Ces locations n'ont rien à voir avec l'utilisation des stationnements d'aéronefs et d'automobiles qui les uns comme les autres ne font l'objet d'aucune tarification.

D. Autres revenus

La catégorie «autres revenus» est constituée de sommes versées par un utilisateur et un propriétaire à titre de contribution au coût d'exploitation.

Le cégep de Chicoutimi a versé 25 000 \$ en 1985-1986 et 1986-1987 à titre de contribution pour le déneigement de l'aéroport de Saint-Honoré. À sa demande, cette contribution a été abolie en 1987-1988 et les 30 000 \$ qu'il avait versés lui ont été remboursés par le MTQ. Il y aurait sans doute lieu de revoir cette situation.

Pour ce qui est de l'aéroport de Matagami, le MTQ peut compter chaque année sur une somme de 150 000 \$, depuis que le MER a accepté de lui virer une somme équivalente à même son budget de 1987-1988. Comme souligné précédemment, le MTQ envisageait de cesser l'opération de cet aéroport en 1986-1987 en raison de sa sous-utilisation et de ses contraintes budgétaires. Le MER détient les droits de propriété de cet aéroport depuis la fin de 1984.

E. Commentaires

Comme on a pu le constater, le taux comme le potentiel de récupération des coûts sont limités. L'imposition de droits d'utilisation ou contributions relève plutôt des principes que de considérations financières.

Compte tenu que la grande majorité des aéroports sont des substituts aux routes et que ce type d'infrastructures ne fait l'objet d'aucune tarification, le MTQ pourrait avoir comme politique de n'imposer aucune redevance aux transporteurs exploitant des dessertes régulières ou saisonnières dans ses aéroports. De toute manière, il les rembourserait partiellement puisqu'il subventionne certains des services de desserte.

Pour ce qui est des autres utilisations (affrètement, services aériens spécialisés, sports aériens etc...), il y aurait lieu d'examiner la possibilité d'imposer diverses charges ou contributions et ce, même pour les utilisations liées à des missions gouvernementales. Ceci est particulièrement vrai pour la protection contre les incendies de forêts, parce que les coûts de cette mission sont assumés en partie par l'entreprise privée.

À Kuujuarapik, l'aéroport a une vocation régionale. À ce titre, le gouvernement fédéral et son ministère des Transports pourraient contribuer financièrement à son fonctionnement.

Enfin, le MTQ aurait peut-être financièrement avantage à exploiter le service d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Matagami.

6.2 Dépenses

L'ensemble des dépenses faites par le ministère dans les aéroports sous sa responsabilité ont été évaluées à 13,1 millions de dollars en 1985-1986, 16,1 millions de dollars en 1986-1987 et 19,2 millions de dollars en 1987-1988. Les dépenses en capital représentent 79 % des dépenses totales de ces trois années, soit 10,3 millions de dollars en 1985-1986, 12,7 millions de dollars en 1986-1987 et 15,3 millions de dollars en 1987-1988. Durant ces trois années les 38,3 millions de dollars dépensés ont eu trait à 84 % aux terrains et travaux de génie, à 6,8 % au matériel et équipement et à 9,2 % aux autres dépenses.

En ce qui concerne les dépenses relatives au fonctionnement des aéroports, elles se chiffraient à 2,8 millions de dollars en 1985-1986, 3,4 millions de dollars en 1987-1988. Les dépenses en fournitures et approvisionnement représentent en moyenne 26,9 % de ces dépenses, les traitements 25 % et les dépenses d'entretien et réparations 16,8 %.

A. Dépenses en capital

La construction ou la reconstruction de six aéroports nordiques de même que celle de Port-Menier, Saint-Augustin et Saint-Bruno-de-Guignes (Témiscamingue) ainsi que leur dotation en matériel et équipement ont accaparé 96,9 % des dépenses en capital effectuées de 1985-1986 à 1987-1988 (tableau 15), soit 37,1 millions de dollars sur les 38,3 millions de dollars dépensés. En 1985-1986, les dépenses en capital effectuées pour ces aéroports représentaient 99,2 % des dépenses de ce type. Une somme de 5,8 millions de dollars a été consacrée aux aéroports nordiques d'Inukjuak, Ivujivik, Kangirsuk et Salluit et 4,4 millions de dollars aux aéroports de Port-Menier et Saint-Augustin. Moins de 0,1 million de dollars a été dépensé sur les autres aéroports. En 1986-1987, 11 millions de dollars ont été investis dans les aéroports de Saint-Augustin et Port-Menier, ce qui représente 92,2 % du total des dépenses en capital. Une somme de 1 million de dollars a été investie sur les autres aéroports; soulignons toutefois que de cette somme, près de 0,8 million de dollars a été consacré à l'achat de matériel et équipements (véhicules, roulottes d'urgence, grattes, etc). En 1987-1988, les dépenses effectuées pour les aéroports nordiques ont été de 14,2 millions de dollars et celles effectuées à Saint-Bruno-de-Guignes de 1 million de dollars soit 98,9 % des 15,3 millions de dollars consacrés à l'ensemble des aéroports. Moins de 0,2 million de dollars a été dépensé pour les autres aéroports.

En 1988-1989, 1989-1990 et jusqu'au milieu des années 1990, les dépenses en capital ont continué et continueront de porter presque exclusivement sur le parachèvement des aéroports de Saint-Augustin et de Saint-Bruno-de-Guignes ainsi que pour 11 des 12 aéroports que le MTQ a depuis 1984 entrepris de mettre en place au Nouveau-Québec. Les coûts des travaux ainsi que ceux du matériel et équipement mis en place pour ces aéroports auraient totalisé 25,2 millions de dollars en 1988-1989. De 1989-1990 à 1993-1994, la réalisation de ces projets prévus devrait entraîner pour le MTQ des déboursés supplémentaires se situant entre 70 et 75 millions de dollars. À noter que sur ces 100 M\$ de dépenses en capital, le fédéral remboursera le Québec pour un montant voisinant les 40 millions de dollars.

Pour les 10 autres aéroports exploités par le MTQ, seulement 0,5 million de dollars aurait été dépensé en 1988-1989 et la moitié de cette somme aurait servi à l'achat de véhicules. Pour la période de 1989-1990 à 1993-1994, les investissements pour ces aéroports ne devraient pas dépasser les 3 millions de dollars, à moins qu'on décide d'aller de l'avant en ce qui concerne la reconstruction de l'aéroport de Kuujuarapik et la réfection de la piste de Matagami. Tout dépendant des dimensions des nouvelles pistes, ces projets pourraient entraîner des déboursés se situant vraisemblablement entre 7 et 15 millions de dollars. Rappelons que l'absence de plan directeur pour certains aéroports et certaines lacunes au niveau de la planification nous ont empêché d'établir avec plus de précision les besoins en immobilisations.

B. Dépenses de fonctionnement

a) Évolution de 1985 à 1988

Les dépenses de fonctionnement des aéroports ont été de 2,8 millions de dollars en 1985-1986, 3,4 millions de dollars en 1986-1987 et de 3,9 millions de dollars en 1987-1988. (Tableau 15)

En 1994-1995, lorsque tous les aéroports actuellement prévus seront complétés, les dépenses annuelles de fonctionnement devraient être d'environ 7,5 millions de dollars, ce en supposant un taux d'inflation de 4 % par année.

Globalement, les dépenses de fonctionnement ont progressé de 19,7 % en 1986-1987 et de 15 % en 1987-1988 alors que pendant la même période l'indice général des prix (IPC) ne progressait que de 4,8 % et 4,4 % et l'indice des prix des transports (IPT) de 2,6 % et de 3,2 %. L'ouverture de trois nouveaux aéroports à Ivujivik en 1985-1986, à Kangirsuk en 1986-1987 et à Inukjuak en 1987-1988 explique en partie ces taux de progression élevés. Lorsque l'on retranche les sommes qui ont été consacrées à leur fonctionnement, les dépenses passent à 2,7 millions de dollars, 3,1 et 3,4 et les taux de progression à 12,8 % et 11,8 %.

Trois autres facteurs ont aussi contribué de façon significative à la progression des dépenses de fonctionnement: des travaux de rénovation au pavage à Bonaventure; le loyer versé à la SIQ pour les bâtiments aéroportuaires de Kuujuarapik et les achats de carburant pour fin de revente à Chibougamau-Chapais. Parmi les autres facteurs, mentionnons le fait que les dépenses de Matagami ont été réduites au maximum en 1986-1987. Cette année-là, aucun budget n'avait été prévu pour son exploitation puisque le MTQ prévoyait le céder ou tout simplement le fermer pour le début de cette année financière.

Les travaux de rénovation réalisés à Bonaventure ont représenté des déboursés de l'ordre de 100 000 \$ en 1986-1987. Ces dépenses plutôt de nature ponctuelle doivent être retranchées ou traitées séparément pour obtenir un portrait vraiment significatif de l'évolution des dépenses de fonctionnement.

L'augmentation importante du loyer à Kuujuarapik qui est passé de 140 000 \$ en 1985-1986, à 260 000 \$ en 1986-1987 et à 374 000 \$ en 1987-1988, a eu un impact tout aussi important sur l'évolution des dépenses de fonctionnement. Ce loyer qui en principe doit être égal aux coûts, s'est avéré beaucoup trop faible en 1985-1986. La SIQ dont relevait l'aéroport jusqu'à la fin de 1984, ne possédait pas au moment de sa fixation les informations nécessaires pour assurer sa conformité avec les coûts. Les loyers de 1986-1987 et de 1987-1988 ont dû être ajustés pour se conformer aux coûts réels de ces deux années et pour permettre la récupération de tous les frais assumés en 1985-1986. Ces loyers ont aussi été ajustés pour tenir compte des coûts reliés à des travaux majeurs d'isolation, des coûts reliés à l'aménagement de locaux supplémentaires dans le garage, ainsi que des coûts supplémentaires liés à

TABLEAU 15
LES DÉPENSES PAR AÉROPORT,
1985-1986 À 1987-1988
000 \$

	1985-1986			1986-1987			1987-1988		
	Capital	Fonction- nement	Total	Capital	Fonction- nement	Total	Capital	Fonction- nement	Total
DESSERTES RÉGULIÈRES									
Inukjuak	121	0	121	2 827	10	2 837	4 196	136	4 332
Ivujivik	1 904	88	1 992	554	171	726	1 504	178	1 682
Kangirsuk	2 332	6	2 338	4 601	130	4 732	2 431	158	2 589
Kangigsujuaq	0	0	0	0	0	0	977	0	977
Kuujjuarapik	0	511	511	456	664	1 120	139	722	861
Quaqtaq	0	0	0	0	0	0	1 415	0	1 415
Salluit	1 425	0	1 425	2 999	0	2 999	3 657	0	3 657
S ^t -Augustin	2 349	172	2 521	682	236	918	17	276	293
Sous-total:	8 131	777	8 908	12 120	1 212	13 332	14 337	1 471	15 808
VOCATIONS MULTIPLES									
Bonaventure	0	182	182	286	345	631	13	254	267
Chibougamau	0	645	645	220	625	845	0	921	921
Matagami	0	302	302	0	273	273	0	369	369
Port-Menier	2 043	277	2 302	68	340	409	0	375	375
Sous-total:	2 043	1 406	3 449	575	1 582	2 157	13	1 919	1 932

TABLEAU 15 (SUITE)
LES DÉPENSES PAR AÉROPORT,
1985-1986 À 1987-1988
000 \$

	1985-1986			1986-1987			1987-1988		
	Capital	Fonction- nement	Total	Capital	Fonction- nement	Total	Capital	Fonction- nement	Total
TRAVERSES AERIENNES									
Îles-aux-Grues	0	45	45	0	59	59	0	59	59
Montmagny	48	61	109	0	67	67	0	77	77
Île-d'Entrée	8	55	64	0	59	59	1	23	25
Sous-total:	56	161	217	0	185	185	1	159	160
INTERET LOCAL ET VOCATION SPÉCIFIQUE									
Mingan	0	144	144	0	70	70	0	50	50
S ^t -Honoré	30	325	355	4	317	322	0	289	289
S ^t -Bruno	0	0	0	0	0	0	988	0	988
Sous-total:	30	469	499	4	388	392	988	340	1 328
TOTAL:	10 260	2 813	13 073	12 699	3 368	16 067	15 339	3 889	19 228

l'entretien de ces nouveaux locaux. Ces locaux aménagés dans le garage servent depuis 1987-1988 à loger le centre administratif des nouveaux aéroports nordiques.

La valeur des achats de carburant pour fins de revente à Chibougamau-Chapais a pour sa part augmenté de façon appréciable en 1987-1988. Cette valeur qui avait été de 265 000 \$ en 1985-1986 et de 280 000 \$ en 1986-1987 a été de 453 000 \$ en 1987-1988. Cette progression a posé un certain problème budgétaire au MTQ mais n'en a posé aucun au niveau gouvernemental puisque le carburant a été revendu avec un taux de profit de 25 % en 1987-1988. Ce problème a découlé du fait que les achats sont défrayés à même le budget de fonctionnement accordé et que les revenus eux sont versés au fonds consolidé.

Le retranchement des dépenses reliées à ces trois facteurs et l'ajout de 30 000 \$ pour tenir compte des restrictions budgétaires appliquées en 1986-1987 à Matagami, font passer les taux de progression à 6,2 % et 5,8 % et leur progression en valeur monétaire à moins de 150 000 \$ par année. Les dépenses ne représentent plus durant ces trois années que des déboursés se situant entre 2,3 et 2,5 millions de dollars. Comme ces dépenses n'ont rien ou peu à voir avec le fonctionnement usuel des aéroports, leur exclusion nous permet de conclure qu'il n'y a rien d'anormal dans la progression des dépenses de fonctionnement durant ces trois années.

b) L'année 1987-1988

En 1987-1988, sept aéroports sur 14 ont accaparé plus de 80 % des 3,9 millions de dollars consacrés au fonctionnement des aéroports. Les aéroports de Chibougamau-Chapais avec 0,9 million de dollars et Kuujuarapik avec 0,7 million de dollars sont ceux où les dépenses ont été les plus importantes (tableau 15). Deux particularités expliquent ce niveau de dépenses plus élevé, soit l'achat de carburant pour fin de revente à Chibougamau-Chapais et le paiement d'un loyer pour les bâtiments aéroportuaires à Kuujuarapik. Lorsque l'on tient compte de ces particularités et des revenus d'exploitation, les dépenses sont inférieures à 8,4 millions de dollars sur ces deux aéroports (annexe 6). À Port-Menier, les revenus d'exploitation sont très faibles, les dépenses brutes et nettes sont toutes deux légèrement inférieures à 0,4 million de dollars. Les dépenses brutes pour l'aéroport de Matagami sont aussi de cet ordre; toutefois la contribution de 150 000 \$ du MER fait en sorte que la dépense nette n'est que d'un peu plus de 0,2 million de dollars. À Bonaventure, Saint-Augustin et Saint-Honoré, les dépenses brutes et nettes se situent entre 0,25 et 0,3 million de dollars. L'exploitation des aéroports inuit d'Inukjuak, Ivujivik et Kangirsuk a coûté en moyenne 150 000 \$ et celle de l'Île-d'Entrée, l'Île-aux-Grues, Montmagny et Mingan en moyenne 50 000 \$.

Les salaires sont essentiellement versés aux préposés aéroportuaires puisque pour l'entretien d'hiver on fait généralement appel à des ressources externes, et que l'entretien d'été même s'il est effectué à plusieurs endroits en régie, n'exige que des déboursés limités. La masse salariale totale a été de 0,9 million de dollars en 1987-1988 (tableau 14) soit 24,2 % des dépenses. Près de 0,6 million de dollars a été

versé pour les seuls aéroports de Chibougamau-Chapais, Kuujjuarapik et Matagami où tous les travaux et tâches régulières sont effectués en régie. La proportion des salaires dans ces aéroports est de 40,7 % à 42,3 %. À l'Île-aux-Grues où l'exploitation est aussi faite en régie la proportion est de 43,6 %.

Les frais de transport et de communications ont été d'un peu plus de 0,1 million de dollars en 1987-1988, soit 3,3 % du total des dépenses. Ils se rapportent à 73 % aux aéroports de Kuujjuarapik, Inukjuak, Ivujivik et Kangirsuk et à 19 % à ceux de Port-Menier et Saint-Augustin (annexe 6). Tous ces aéroports sont situés dans des secteurs isolés et éloignés. À noter qu'à Kuujjuarapik, une partie des frais découlent des avantages sociaux accordés aux employés (transport de nourriture et voyages vers le sud du Québec).

Un montant de 150 000 \$ a été versé pour des services professionnels, administratifs dont 60 000 \$ pour la gérance et l'opération du service d'urgence et d'incendie de Bonaventure, 12 500 \$ pour les services d'urgence et d'incendie de Montmagny et de l'Île-aux-Grues, 36 000 \$ pour des cours de formation de pompiers, et 23 000 \$ pour les assurances des aéroports.

Les activités d'entretien et de réparations ont accaparé 14,2 % des dépenses de fonctionnement. Les contrats d'entretien d'hiver et un contrat d'entretien d'hiver et d'été représentent à eux seuls 74 % des 553 566 \$ consacrés à ces activités (tableaux 14 et 16). Des contrats d'entretien ménager représentent avec leurs déboursés de 26 000 \$ un autre 5 % des dépenses d'entretien et de réparations. Exception faite de Saint-Honoré, les contrats d'entretien d'hiver ont tous porté sur l'entretien d'une piste. À Saint-Augustin et Port-Menier, les coûts élevés des contrats tiendraient aux conditions climatiques. (chutes de neige et vents importants).

Les dépenses relatives à la location de matériel ont été d'un peu moins de 0,5 million de dollars en 1987-1988; 67 % de ces dépenses sont relatives à la location des bâtiments aéroportuaires de Kuujjuarapik (310 374 \$).

Les dépenses en fournitures et approvisionnements sont la rubrique la plus importante, leur 1,1 million de dollars constitue 28,9 % des dépenses de fonctionnement de 1987-1988. Près de 0,5 million de dollars est lié à l'achat du carburant pour revente à Chibougamau-Chapais, 0,2 à du matériel de signalisation et 0,1 à l'électricité. Les autres dépenses ont porté sur l'achat de carburant pour le chauffage et les véhicules, d'urée pour le déglacage des pistes et diverses autres fournitures.

Avec 0,5 million de dollars, la catégorie autres dépenses représente 13,3 % des dépenses de fonctionnement de 1987-1988. Ces dépenses sont constituées à 87,5 % d'imputations relatives à l'usage des véhicules appartenant au MTQ.

TABLEAU 16
CONTRATS D'ENTRETIEN RÉGULIER 1987-1988 EN \$

	HIVER	ÉTÉ	MÉNAGER	TOTAL
Bonaventure	57 348	---	6 727	64 075
Île-d'Entrée	3 515	---	1 876	5 391
Kangirsuk	37 500	---	---	37 500
Montmagny	11 297	---	---	11 297
Port-Menier	113 600	57 000	17 654	188 254
Saint-Augustin	96 505	---	---	96 505
Saint-Honoré	69 129	---	---	69 129
	351 394	57 000	26 257	472 151

Source: voir tableau 15

C. Commentaires

Parmi les 3,9 millions de dollars dépensés en 1987-1988 pour le fonctionnement des aéroports, seulement 1,7 million de dollars serait susceptible de compressions. Ce montant qui représente 43,7 % du budget total de fonctionnement regroupe les postes suivants: traitements, transport et communication, services professionnels ainsi que les contrats d'entretien régulier (tableau 16). Toutefois, comme les activités d'exploitation sont relativement limitées pour les aéroports de même que les ressources humaines qui leur sont consacrées, le potentiel d'économies ne saurait guère dépasser le 0,2 million de dollars. C'est en impliquant davantage les préposés aux services aéroportuaires dans les activités d'entretien régulier et en réduisant les horaires d'exploitation pour certains aéroports, qu'on pourrait vraisemblablement réaliser des économies de cet ordre. L'utilisation du même personnel pour fournir à

la fois les services aéroportuaires et réaliser en tout ou en partie l'entretien régulier ne pose en principe aucun problème: les tâches à réaliser sont limitées, peu complexes et n'ont pas à être exécutées concurremment. La mise en pratique de ce mode de fonctionnement reste toutefois à vérifier dans les faits. Les conventions collectives permettent-elles une telle utilisation du personnel? Les ressources actuellement en place accepteront-elles de nouvelles responsabilités et à quelles conditions?

Confier la gestion aux municipalités en épongeant les déficits d'exploitation aurait l'avantage de les impliquer, mais nous doutons que cette solution permette des économies beaucoup plus importantes qu'une exploitation en régie. En effet, comme nous venons de le voir, ce n'est pas tant le type de ressources que la répartition des tâches qui fait qu'actuellement les ressources ne sont pas toujours utilisées de façon optimale.

Seulement un aéroport n'a plus de raison d'être et comme il est déjà quasi abandonné par le MTQ, sa fermeture complète aura un impact limité sur le budget du ministère. Pour ce qui est de transférer la propriété ou la responsabilité financière d'autres aéroports, il est peu vraisemblable que le MTQ puisse réussir, même dans un seul cas. Les engagements qu'il a pris lors de la réalisation de plusieurs d'entre eux, leurs coûts fixes relativement importants, leurs capacités d'autofinancement très limitées et les ressources financières très restreintes des municipalités réceptrices rendent pour ainsi dire impossible tout transfert. Ceci est d'autant plus vrai que la grande majorité de ces municipalités touchent des compensations de taxes pour ces infrastructures. En 1987, Bonaventure a touché 22 517 \$, l'Île d'Anticosti 13 503 \$, Matagami 14 407 \$. En 1986, la municipalité de la Baie-James a touché 9 394 \$ pour celui de Chibougamau-Chapais et Ivujivik 8 902 \$ (annexe 7).

6.3 Données comparatives

Pour comparer les finances des aéroports du MTQ, nous avons obtenu des données pour certains aéroports administrés pour ou avec le support de Transports Canada. Les données obtenues portent sur les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine qui peuvent se comparer à celles de Kuujuarapik et Chibougamau-Chapais et dans une certaine mesure à celles de Port-Menier. Elles portent également sur quatre aéroports de la Basse et Moyenne-Côte-Nord (Blanc-Sablon, Chevery, Natashquan, Havre-Saint-Pierre) dont les données sont comparables à celles de Saint-Augustin et pourraient être comparées aux données de Bonaventure et Matagami. Enfin, elles portent sur trois aéroports criés (Eastmain, Waskaganish, Wemendji) qui eux sont comparables aux nouveaux aéroports nordiques. Seul l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine est exploité directement par Transports Canada. Ceux de Gaspé ainsi que les quatre de la Basse et Moyenne-Côte-Nord sont exploités par les municipalités avec le support financier de Transports Canada. Les trois derniers sont exploités à contrat par des communautés criées.

Pour chacun des aéroports de Transports Canada, les revenus sont constitués de droits d'atterrissage, de droits sur les carburants et de loyers. Ils comprennent aussi des taxes de stationnement d'aéronefs, ainsi que des taxes pour les services d'urgence et d'incendie offerts en dehors des heures normales d'exploitation. À noter, les droits sur les carburants sont exigés non seulement sur les carburants revendus, mais aussi sur les carburants provenant des réservoirs privés (transporteurs et autres utilisateurs).

Les dépenses, elles, ne comprennent que les frais directement reliés à l'exploitation et à l'entretien des aéroports. Elles ne comprennent aucune imputation pour tenir compte de l'utilisation du matériel roulant que Transports Canada fournit dans ses aéroports.

Nous avons aussi relevé dans le rapport annuel du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, le budget que ce ministère a consacré en 1987-1988 à l'exploitation et à divers travaux de réfection pour 22 aéroports qu'il possède dans le nord de son territoire. Ces aéroports sont sous la responsabilité de son Bureau du transport dans le Grand Nord et sont l'équivalent de nos aéroports nordiques (localisations et dimensions).

Ces données comme celles des aéroports de Transports Canada sont comparées à celles des neuf aéroports de dessertes régulières que le MTQ a exploités au cours de l'année 1987-1988.

A. Revenus

Les revenus perçus sur les neuf aéroports propriété de Transports Canada ont totalisé un peu moins de 0,5 million de dollars en 1987-1988 (tableau 17) soit l'équivalent de 20,4 % de leurs dépenses de fonctionnement. Cette proportion revenus / dépenses a varié de 11,6 % à 31,2 % selon les aéroports, mais n'a dépassé les 20 % que pour les aéroports des Îles-de-la-Madeleine et de Chevery.

Pour les neuf aéroports du MTQ, les revenus n'ont été que de 140 700 \$ en 1987-1988 (tableau 18), soit 4,7 % de leurs coûts d'exploitation. Cette proportion passe à 6,5 %, lorsqu'on retranche les montants imputés pour prendre en compte l'usure du matériel roulant fourni par le MTQ. Un peu plus de 90 % de ces revenus découlent de l'exploitation des deux aéroports de Chibougamau-Chapais et Kuujuarapik. Les proportions revenus/dépenses y ont été respectivement de 23,1 % et de 13,2 %. Il n'y a aucun revenu pour les trois aéroports nordiques. Pour les quatre autres, ils ne dépassent pas les 5 000 \$. Les proportions revenus/dépenses voisinent dans tous ces cas le 1 %.

Le gouvernement de l'Ontario n'impose aucun frais d'utilisation pour ses aéroports nordiques et ne retire aucun revenu d'activités commerciales. Il justifierait cette non-imposition par le fait que ces infrastructures sont des substituts aux routes.

TABLEAU 17
REVENUS ET DÉPENSES D'EXPLOITATION
DE CERTAINS AÉROPORTS FÉDÉRAUX, 1987-1988
 000 \$

	Revenus	Dépenses	Revenus/Dépenses
Gaspé	80,5	488,1	16,5 %
Îles-de-la-Madeleine	147,8	473,4	31,2 %
Blanc-Sablon	34,4	171,6	20,0 %
Chevery	30,5	115,7	26,4 %
Natashquan	36,0	191,3	18,8 %
Havre-Saint-Pierre	33,3	205,7	16,2 %
Eastmain	21,9	178,6	12,2 %
Waskaganish	2,4	151,4	1,6 %
Wemindji	20,0	172,8	11,6 %
	437,8	2 148,6	20,4 %

Source: Gestionnaire régional, Aéroports communautaires et Programme du Nouveau-Québec, Transports Canada.

1. Ne comprend aucune imputation.
2. L'aéroport a été mis en exploitation à la fin de 1987-1988; les revenus ont été de 18 900 \$ en 1988-1989.

TABLEAU 18
REVENUS ET DÉPENSES D'EXPLOITATION
DE CERTAINS AÉROPORTS DU MTQ 1987-88
 000 \$

	Revenus	Dépenses		Revenus / Dépenses	
		avec imputation	sans imputation	avec imputation	sans imputation
Bonaventure	3,0	254,2	239,8	1,2 %	1,3 %
Chibougamau-Chapais	86,7 ¹	467,6 ²	375,1 ²	18,5 %	23,1 %
Inukjuak	---	136,3	121,3	---	---
Ivujivik	---	178,0	163,0	---	---
Kangirsuk	---	158,0	143,0	---	---
Kuujuarapik	41,8	412,0 ³	316,8 ³	10,1 %	13,2 %
Matagami	2,8 ⁴	369,0	275,3	0,8 %	1,0 %
Port-Menier	5,8	375,4	355,4	1,5	1,6 %
Saint-Augustin	1,6	275,9	221,9	0,6 %	0,7 %
	141,7	2 626,4	2 211,6	5,4 %	6,5 %

Sources: Direction de la comptabilité, Ministère des Finances du Québec, Directions régionales, MTQ.

1. Inclut le profit moyen sur les reventes de carburant réalisés de 1986-1987 à 1987-1988, 73 727 \$ par année.
2. Exclut les achats de carburant pour fins de revente.
3. Exclut le loyer versé à la SIQ.
4. Exclut les crédits virés par le MER.

B. Dépenses

En 1987-1988, les dépenses d'exploitation ont été de 2,1 millions de dollars pour les neuf aéroports de Transports Canada alors que les coûts d'exploitation des neuf aéroports du MTQ ont été de 2,6 millions de dollars. Toutefois, comme les coûts de Transports Canada ne prennent pas en compte l'amortissement pour le matériel roulant, c'est aux coûts sans imputation du MTQ que nous comparerons les coûts de Transports Canada. Ces coûts sans imputation qui sont de 2,2 millions de dollars au lieu de 2,6, ne dépassent ceux de Transports Canada que de 2,9 % au lieu de 22,2 %.

Les coûts d'exploitation des aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine ont été quasi identiques en 1987-1988. Leur coût moyen d'exploitation de 480 700 \$ a été supérieur de 37,7 % à la moyenne de 349 100 \$ qu'a coûté l'exploitation des aéroports de Chibougamau-Chapais, Kuujuarapik et Port-Menier. Des 136 000 \$ supplémentaires consacrés à l'exploitation de chacun de ces deux aéroports fédéraux, quelque 100 000 \$ sont versés pour des frais de gardiennage. Pour chacun d'eux, des gardiens sont engagés pour assurer le contrôle des passagers, ce qui n'est pas le cas pour les sept autres aéroports de Transports Canada ainsi que pour tous les aéroports du MTQ. Le nombre important d'heures d'exploitation à Gaspé (99 heures/semaine) et l'entretien d'une piste supplémentaire aux Îles-de-la-Madeleine entraîneraient aussi des coûts supplémentaires pour Transports Canada.

Les coûts d'exploitation des quatre aéroports que Transports Canada possède sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord ont été eux en moyenne de 171 000 \$, alors que ceux des aéroports de Saint-Augustin, Bonaventure et Matagami ont été de 245 600 \$ soit 43,6 % de plus que ceux de Transports Canada. Cet écart passe à 31,7 % lorsqu'on exclut de la comparaison l'aéroport de Chevery. Ses coûts d'exploitation (115 700 \$) se démarquent de ceux des trois autres aéroports de Transports Canada (171 600 \$ à 205 700 \$). Les coûts moindres à Chevery tiendraient en grande partie à l'emploi restreint de main-d'œuvre. À cet endroit, seulement un employé permanent et un employé saisonnier sont affectés aux services aéroportuaires et à l'entretien régulier. Aux autres endroits, on utilise aussi les mêmes ressources pour réaliser ces deux types de tâches, mais on en utilise plus. C'est à ce mode d'organisation que tient essentiellement le fait que Transports Canada a des coûts moindres que le MTQ. Le MTQ fait toujours appel à des ressources différentes pour les services aéroportuaires et l'entretien régulier. À Bonaventure, il engage même des ressources différentes pour la gérance et les services d'urgence et d'incendie.

Les coûts d'exploitation des trois aéroports cric auraient tous été du même ordre en 1987-1988, si l'aéroport de Waskaganisk avait été exploité toute l'année. Pour ce qui est des aéroports inuit, leurs coûts auraient été tous de l'ordre de ceux d'Ivujivik, si l'aéroport d'Inukjuak avait été exploité toute l'année et si on avait pu procéder à l'engagement du personnel prévu pour Kangirsuk (deux préposés au lieu de un). Les coûts d'exploitation des aéroports d'Eastmain et de Wemindji qui s'établissaient à

175 700 \$ en 1987-1988 doivent donc être comparés à ceux d'Ivujivik qui sont établis à 163 000 \$ en 1987-1988.

Pour la même année financière, le gouvernement de l'Ontario a consacré en moyenne 136 130 \$ à l'exploitation de chacun de ses 22 aéroports nordiques. Pour ces aéroports, les services aéroportuaires sont plus limités que pour les aéroports inuit du MTQ et ils ne sont offerts que du lundi au vendredi au lieu de tous les jours. Par ailleurs, ces dépenses ne comprennent pas les sommes consacrées aux travaux de réfection et à certains travaux exceptionnels. Ils ont coûté en moyenne 85 272 \$ en 1987-1988.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'implication du MTQ dans le développement aéroportuaire ne découle pas d'une politique précise ou clairement définie. Chaque cas a eu son contexte particulier et cela durant une période où les finances fédérales et provinciales étaient peu prospères et que le MTQ s'intéressait davantage au développement de ce type d'infrastructures. Transports Canada qui avait moins de fonds pour le développement et l'exploitation des aéroports, recherchait la participation des provinces, et les autres ministères et organismes provinciaux étaient plus enclins à transférer la responsabilité de leurs aéroports.

Le MTQ qui n'avait sous sa responsabilité que deux aéroports dont l'exploitation était basée sur des besoins gouvernementaux, va de 1978 à 1985 accepter la responsabilité de 21 autres aéroports. Il va par ailleurs reprendre partiellement celle de Mingan. Depuis, aucun nouveau projet n'a reçu l'aval de ses autorités, pas même un projet de rénovation ou d'amélioration d'un aéroport déjà sous sa responsabilité.

La raison d'être des 12 aéroports actuellement utilisés pour la desserte de communautés ou secteurs isolés et la nécessité de compléter le réseau d'aéroports nordiques (six aéroports) ne sauraient être mises en doute. L'implication du MTQ dans ce genre d'aéroport est d'autant plus facile à justifier, que ces infrastructures lui permettent de résoudre de façon beaucoup plus économique et beaucoup plus efficace des problèmes de communications.

Sa prise en charge complète des aéroports de Bonaventure, Chibougamau-Chapais, Matagami de même que du futur aéroport du Témiscamingue, bien que plus discutable, peut tout de même se justifier. Ces communautés sont toutes reliées au réseau routier, mais les distances les séparant des grands centres et des aéroports régionaux sont appréciables.

Le MTQ et le Québec qui, depuis 1985, n'ont pas voulu s'engager dans aucune nouvelle initiative, pourraient être sollicités par le fédéral pour prendre sa relève au niveau des aéroports communautaires. Ceci toucherait quatre aéroports situés sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord, trois aéroports cris, celui des Îles-de-la-Madeleine et peut-être ceux de Schefferville et Gaspé. Le MTQ et le Québec pourraient aussi être sollicités par certaines municipalités ou communautés comme Lebel-sur-Quévillon et Chisasibi à propos de l'exploitation ou de la propriété de leurs aéroports utilisés pour des services aériens réguliers. Prendre la relève du fédéral au niveau des aéroports communautaires sans transfert de pouvoirs et surtout sans transfert fiscal, ne serait que se faire refiler une facture et cela sans avoir vraiment les moyens de l'assumer. Le MTQ et Québec en plus d'hériter d'une charge financière auraient dorénavant à porter l'odieux du peu de fonds consacrés à l'amélioration et au développement de ce type d'aéroports.

Pour améliorer la desserte de la Basse-Côte-Nord, des aéroports pourraient aussi être construits à La Romaine, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière.

Seul le maintien de l'aéroport de Mingan n'est plus vraiment requis. Pour la desserte de son secteur, cet aéroport a définitivement été détrôné par celui de Havre-Saint-Pierre.

Enfin, l'exploitation de l'aéroport de Saint-Honoré peut, elle, être considérée comme un support au ministère de l'Éducation du Québec sous l'égide duquel est administré le principal utilisateur de l'aéroport, le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA). Cette exploitation comme celle de Matagami, effectuée en grande partie pour le ministère de l'Énergie et des Ressources, soulève la question à savoir: le MTQ devrait-il se voir confier la responsabilité des cinq autres aéroports exploités par des organismes du gouvernement du Québec?

Ces infrastructures répondent aux besoins d'utilisation, même que dans certains cas, elles ont des capacités supérieures. Les besoins en améliorations ou en réparations majeures seraient limités aux deux aéroports de Kuujuarapik et de Matagami. En raison de l'absence de plans directeurs et des lacunes au niveau de la planification des besoins, il nous a été impossible d'établir avec précision les besoins en immobilisations.

Au niveau de l'équipement et du matériel, il n'y a pas de déficiences. Une certaine rationalisation est même possible. À certains endroits, une telle rationalisation permettrait même de résoudre des problèmes de remisage et d'entreposage. Enfin, la responsabilité de l'équipement et du matériel de communications et de météorologie devrait, à l'instar des aides électroniques à la navigation, être du ressort des ministères fédéraux qui ont autorité sur ces domaines.

Seulement un aéroport n'a plus de raison d'être et comme il est déjà quasi abandonné par le MTQ, sa fermeture complète aura un impact limité sur le budget du ministère. Pour ce qui est de transférer la propriété ou la responsabilité financière d'autres aéroports, il est peu vraisemblable que le MTQ puisse réussir, même dans un seul cas. Les engagements qu'il a pris lors de la réalisation de plusieurs d'entre eux, leurs coûts fixes relativement importants, leurs capacités d'autofinancement très limitées et les ressources financières très restreintes des municipalités réceptrices rendent pour ainsi dire impossible tout transfert.

L'administration des aéroports est effectuée sur une base très décentralisée. Il n'y a pas vraiment de coordination à l'échelle provinciale. De plus, le Service du transport aérien n'est à peu près plus impliqué dans cette activité qui le concerne directement. Sa participation plus active devrait être considérée. Selon nous, lui confier la coordination de la gestion de tous les aéroports permettrait d'assurer un besoin certain et par le fait même favoriserait une meilleure harmonisation des interventions du MTQ dans ses aéroports. À tout le moins, il serait important de lui faire jouer le

rôle que lui prévoit le Plan de l'organisation administrative, soit de s'assurer que les normes de sécurité et de gestion sont adéquates sur les aéroports relevant du MTQ.

Confier la gestion aux municipalités en épongeant les déficits d'exploitation aurait l'avantage de les impliquer, mais nous doutons que cette solution permette des économies beaucoup plus importantes qu'une exploitation en régie. En effet, ce n'est pas tant le type de ressources que la répartition des tâches qui fait qu'actuellement les ressources ne sont pas toujours utilisées de façon optimale.

Les efforts actuellement consentis par le MTQ aux services aéroportuaires et à l'entretien sont suffisants et n'ont rien d'exagéré. La prestation des quelques services aéroportuaires n'exigeant que la présence d'une personne à la fois, une réduction de leur nombre n'entraînerait pratiquement aucune économie. Pour ce qui est des dépenses d'entretien, elles découlent essentiellement de l'entretien d'hiver et cette activité ne saurait être remise en cause qu'à un ou deux endroits et cela seulement pour des considérations économiques. Ce n'est vraiment que l'utilisation des mêmes ressources pour offrir les services aéroportuaires et pour réaliser en tout ou en partie l'entretien régulier qui permettrait de réaliser des économies. La mise en pratique de ce mode de fonctionnement reste toutefois à vérifier.

La réduction de certains horaires d'exploitation et la réduction des longueurs de pistes déneigées à quelques endroits permettraient aussi de diminuer un peu les dépenses.

Pour ce qui est des ententes sur des services relevant des ministères fédéraux, celles-ci devraient prendre en considération les coûts supplémentaires assumés par le MTQ. À tout le moins, elles devraient prévoir la prise en charge par ces ministères des dépenses touchant les équipements nécessaires.

Le potentiel de récupération des coûts ne pourra jamais être important puisque le trafic dans les aéroports est et demeurera limité. Les droits d'atterrissage qui actuellement ne sont exigés que pour un seul aéroport et les loyers qui eux ne le sont que pour certains aéroports, doivent pour des raisons d'équité être appliqués avec uniformité ou tout simplement abolis.

Pour préciser le rôle du Ministère dans le domaine aéroportuaire et pour contenir l'effort financier consacré aux aéroports, nous recommandons aux autorités du MTQ de:

- 1° Établir une politique d'intervention dans le domaine aéroportuaire.
- 2° Doter les aéroports de plans directeurs pour être en mesure d'effectuer une programmation plus adéquate des réparations et améliorations à réaliser. Ceci serait particulièrement important pour ceux de Kuujjuarapik et Matagami.

- 3° Pour assurer une meilleure coordination, en confier la responsabilité au Service du transport aérien. À tout le moins, faire jouer à ce service le rôle que lui prévoit le plan d'organisation administrative et supérieure soit de s'assurer que les normes de sécurité et de gestion des infrastructures sous la responsabilité du MTQ sont adéquates et efficaces.
- 4° Exonérer de toutes charges et contributions les services aériens réguliers et les services de traverses aériennes subventionnés.
- 5° Examiner la possibilité d'imposer diverses charges et contributions pour tous les autres utilisateurs et déterminer, s'il y a lieu, une politique de tarification. Ex: droits d'atterrissage, droits de stationnement, quote-part etc...
- 6° Privilégier l'emploi des mêmes ressources pour offrir les services aéroportuaires et effectuer l'entretien régulier (contrat ou régie).
- 7° Procéder à une rationalisation du parc de véhicules, des horaires d'exploitation et des surfaces à déneiger.
- 8° Vérifier avec le ministère des Affaires municipales si les compensations de taxes versées pour les aéroports sont vraiment requises.
- 9° Obtenir des ministères fédéraux responsables qu'ils répondent de l'achat et de l'entretien du matériel et de l'équipement de communications et de météorologie.
- 10° Procéder à la fermeture de l'aéroport de Mingan ou à tout le moins retirer tout soutien financier à son exploitation.
- 11° Attendre l'ouverture du nouvel aéroport de Povognituk prévue pour 1994 avant de décider de la nature du projet de rénovation à réaliser à Kuujjuarapik, à moins que d'ici là ne soit confirmé le projet hydro-électrique Grande Baleine et l'implication de l'aéroport dans ce projet.
- 12° S'assurer que toutes les dépenses encourues pour les aéroports sont comptabilisées au programme transport aérien (7.2) et qu'une sous-codification permette de ventiler les dépenses par aéroport.

ANNEXES

ANNEXE 1
PASSAGERS EMBARQUÉS - DÉBARQUÉS (tarifs unitaires)
AÉROPORTS ACTUELS ET FUTURS DU MTQ

RÉGIONS	AÉROPORTS	1983	1984	1985	1986	1987
01	Bonaventure	3 585	2 823	2 554	2 300(e)	2 300(e)
	Île-d'Entrée	392	240	392	494	594
02	Chibougamau - Chapais Saint-Honoré	7 206 ---	6 870 ---	6 429 ---	7 281 ---	7 660 ---
3-2	Île-aux-Grues	2 976	3 616	3 652	4 114	3 958
	Montmagny	2 976	3 616	3 652	4 114	3 958
08	Akulivik	1 850	1 843	1 666	1 635	2 026
	Aupaluk	1 566	1 803	1 245	1 333	1 486
	Inukjuak	5 122	4 315	4 180	4 210	5 998
	Ivujivik	1 571	1 284	1 618	1 581	1 911
	Kangiqsujuak	1 656	1 728	1 515	1 651	2 317
	Kangiqsualujjuaq	1 687	1 849	1 756	1 794	N.D.
	Kangirsuk	2 632	2 806	1 432	1 896	3 019
	Povognituk	5 757	5 806	6 594	7 473	8 665
	Quaqtaq	1 800	2 190	2 893	2 554	3 007
	Salluit	3 732	3 501	3 581	3 892	5 654
	Tasiujuaq	N.D.	N.D.	N.D.	---	1 405
	Kuujuarapik	15 942	18 768	21 243	19 797	21 272
	Matagami	1 194	1 999	1 356	973	1 209
09	Mingan	---	---	---	N.D.	---
	Port-Meunier	8 926	11 147	11 268	10 308	9 468
	Saint-Augustin	2 608	2 618	3 368	3 820	3 950

(e): Évaluation

Sources: *Origine et destinations des passagers aériens*, Statistique Canada, Catalogue 51-204
Tableaux spéciaux, Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

ANNEXE 2
MOUVEMENTS TOTAUX SUR LES AÉROPORTS
ACTUELS ET FUTURS DU MTQ

RÉGIONS	AÉROPORTS	1983	1984	1985	1986	1987
01	Bonaventure Île-d'Entrée	4 178 600(e)	4 075 600(e)	3 449 600(e)	2 514 600(e)	5 524 600(e)
02	Chibougamau - Chapais Saint-Honoré	6 647 82 631	8 852 84 367	7 699 88 674	8 476 95 697	4 171 97 548
3-2	Île-aux-Grues Montmagny	1 500(e) 2 800(e)	1 500(e) 2 800(e)	1 500(e) 2 800(e)	1 500(e) 3 000(e)	1 962 3 162
08	Akulivik	438	592	566	484	600(e)
	Aupaluk	660	762	904	766	766(e)
	Inukjuak	1 426	1 536	1 598	1 258	1 700(e)
	Ivujivik	534	404	566	466	564(e)
	Kangiqsujuak	654	856	1 016	822	1 018(e)
	Kangiqsualujjuaq	372	470	426	710	N.D.(e)
	Kangirsuk	998	1 392	1 762	1 208	1 352(e)
	Povognituk	1 718	1 228	1 068	1 286	1 390(e)
	Quaqtaq	758	1 116	1 602	1 124	1 314(e)
	Salluit	874	908	1 004	1 060	1 000(e)
	Tasiujuaq	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	500(e)
	Kuujjuarapik	7 157	6 058	7 246	6 806	5 983
	Matagami	5 570	4 392	2 812	3 341	3 160
09	Mingan	2 780	600(e)	600(e)	600(e)	600(e)
	Port-Meunier	3 100(e)	3 100(e)	3 299	2 850	3 240
	Saint-Augustin	1 500(e)	1 500(e)	1 500(e)	1 500(e)	1 711

(e): Évaluation

Sources: Service du transport aérien.

Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (TP577), Transports Canada.

Tableaux spéciaux, Statistique Canada.

**ANNEXE 3
ARRIVÉES ET/OU DÉPARTS DES VOLS RÉGULIERS
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

AÉROPORTS	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Bonaventure	(IC) 15h05 - 15h25	(IC) 15h05 - 15h25	IDEM	IDEM	IDEM	---	---
Chibougamau-Chapais	(AC) 9h30 - 9h45 (IC) 15h20 - 16h40 (IC) 19h45 - 21h05	(AC) 10h50 - 11h10 (IC) 15h20 - 16h40	(AC) 9h30 - 9h45 (IC) 15h20 - 16h40	(AC) 10h50 - 11h10 (AC) 15h20 - 16h40	(AC) 9h30 - 9 h45 (IC) 15h20 - 16h40 (IC) 19h45 - 21h05	---	(IC) 19h45 - 21h05
Kuujuarapik	(AIL) 10h50 - 13h30 (C) 11h55 - 12h35 (AIL) 12h00 - - (AIL) - - 13h00 (AC) 14h15 - 14h30 (AIL) 15h30 - -	(AIL) 8h00 - (AIL) 10h50 - 13h00 (C) 10h50 - 11h30	(AIL) 10h50 - 13h00 (C) 11h55 - 12h35 (AC) 14h15 - 14h30	(AIL) 10h30 - 14h00 (C) 10h50 - 11h30	(AIL) - - 7h45 (AIL) 10h15 - - (AIL) - - 10h45 (AIL) 10h20 - 13h30 (AIL) - - 10h45 (C) 11h55 - 12h35 (AC) 14h15 - 14h30 (AIL) 18h15 - -	(AIL) 18h20 -	(AIL) 16h05 - (AIL) - - 17h00
Matagami	(AC) 10h00 - 10h15 (AC) 12h30 - 12h45	(AC) 15h30 - 15h45 (AC) 8h50 - 9h15	(AC) 10h00 - 10h15 (AC) 12h30 - 12h45	(AC) 15h30 - 15h45 (AC) 8h50 - 9h15	(AC) 10h00 - 10h15 (AC) 12h30 - 9h15	(AC) 11h50 - 12h05 (AC) 17h00 - 17h15* * De novembre à avril seulement	---

**ARRIVÉES ET/OU DÉPARTS DES VOLS RÉGULIERS
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

(suite)

AÉROPORTS	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Port-Menier	(IC) 12h50 - 13h20	IDEM	IDEM	IDEM	IDEM	---	---
Saint-Augustin	(IC) 15h00 - 15h20 (IC) 16h52 - 17h05	IDEM	IDEM	IDEM	IDEM	---	---
Inukjuak	(AIL) 8h50 - 9h00 (AIL) 15h20 - 15h30	(AIL) 8h50 - 9h00 (AIL) 9h30 - 9h45	(AIL) 8h50 - 8h30 (AIL) 15h50 - 16h00	(AIL) 8h20 - 8h30 (AIL) 15h50 - 16h00	(AIL) 8h20 - 8h30 (AIL) 15h20 - 15h30	(AIL) 16h20 - 16h30	(AIL) 14h20 - 14h35
Ivujuvik	---	12h05 - 12h15 15h35 - 13h45	---	18h25 - 18h35 19h50 - 20h00	---	9h25 - 9h40 13h25 - 14h30	---
Kangigssuuaq	(AIL) 10h50 - 11h00	(AIL) 11h30 - 11h40 (AIL) 14h00 - 14h15	(AIL) 10h50 - 11h00	(AIL) 14h50 - 15h00 (AIL) 17h15 - 17h25	---	(AIL) 11h30 - 11h40 (AIL) 14h00 - 14h15	---
Kangirsuk	(AIL) 9h20 - 9h35 (AIL) 12h20 - 12h30	(AIL) 10h00 - 10h15 (AIL) 15h30 - 15h45	(AIL) 9h20 - 9h35 (AIL) 12h20 - 12h30	(AIL) 13h15 - 13h30	(AIL) 8h30 - 8h45 (AIL) 16h20 - 16h35	(AIL) 10h00 - 10h15 (AIL) 15h30 - 15h45	---

**ARRIVÉES ET/OU DÉPARTS DES VOLS RÉGULIERS
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

(suite)

AÉROPORTS	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Quaqtaq	(AIL) 10h05 - 10h15 (AIL) 11h35 - 11h50	(AIL) 10h45 - 10h55 (AIL) 14h50 - 15h00	(AIL) 10h05 - 10h15 (AIL) 11h35 - 11h50	(AIL) 14h00 - 14h15 (AIL) 18h00 - -	(AIL) - - 8h00	(AIL) 10h45 - 10h55 (AIL) 14h50 - 15h05	---
Salluit	---	(AIL) 12h40 - 13h00	(AIL) 16h00 - 16h15	---	---	(AIL) 12h40 - 13h00	---

IC: INTER CANADIEN AC: AIR CREEBEC AIL: AIR INUIT LTÉE C: CANADIEN

**ANNEXE 4
REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

ANNÉE FINANCIÈRE*: 1985-1986

	BONAVENTURE	CHIBOUGAMAU- CHAPAIS	ILE-AUX-GRUES	ILE-D'ENTRÉE	ILE-VERTE- CACOUNA	INUKJUAK
Droits d'atterrissage						
Vente de carburant		366 741				
Loyers	720	12 986				
Autres						
A) REVENUS	720	379 727				
Traitements	16 401	188 656	19 400	12 871		
Transport et communications	197	505		10 322		
Services prof., adm. et autres	41 580	8 074	7 591	1 784	Inclus dans les dépenses du district.	Projet de construction
Entretien et réparations	61 753	9 754		6 252		
Location de matériel et équipement	14 210	7 839	1 211	5 257		
Fournitures et approvisionnement	39 158	342 299(1)	3 343	16 032		
Autres dépenses et imputations (code 90)	8 816	87 610	13 398	2 724		
B) SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	182 115	644 667	44 943(2)	55 242(2)		
Matériel et équipement						
Terrains et travaux de génie				6 426		
Autres dépenses				2 015		121 460
C) SOUS-TOTAL CAPITAL				8 441		121 460
D) DÉPENSES (B + C)	182 115	644 667	44 943	63 683		121 460
E) DÉPENSES NETTES (D - A)	181 395	254 940	44 943	63 683		121 460

(1) Inclut des achats de carburant pour revente de 264 940 \$.

(2) Exclut subventions versées aux traverses.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

ANNÉE FINANCIÈRE*: 1985-1986

	IVUJIVIK	KANGIRSUK	KUUJUARAPIK	MATAGAMI	MINGAN	MONTMAGNY
Droits d'atterrissage			10 630			
Vente de carburant						
Loyers				11 250	8 350	120
Autres						
REVENUS			10 630	11 250	8 350	120
Traitements	18 614	6 235	186 000	122 000	13 325	14 100
Transport et communications	6 397		22 000	4 000		
Services prof., adm. et autres	1 834	Projet de	8 074	1 784	3 389	7 317
Entretien et réparations	30 756	construction	12 350	7 150		13 285
Location			151 765(4)	10 270		5 443
Fournitures et approvisionnement	29 750		54 694	81 290	18 443	12 765
Autres dépenses et imputations (code 90)	299		75 700	76 000	109 175(5)	8 004
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	87 650	6 235	510 583	302 494	144 332	60 914(3)
Matériel et équipement						
Terrains et travaux de génie	1 585 680	2 061 935				47 760
Autres dépenses	3318 616	269 988				
SOUS-TOTAL CAPITAL	1 904 296	2 331 923				47 760
DÉPENSES	1 991 946	2338 158	510 583	302 494	144 332	108 674
DÉPENSES NETTES	1 991 946	2 338 158	499 953	291 244	135 982	108 554

(3) Revenus janvier à mars.

(4) Inclut loyers pour bâtiments aéroportuaires pour 140 000 \$.

(5) Inclut une subvention de 42 500 \$ et des imputations pour réparations aux bâtiments.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

ANNÉE FINANCIÈRE*: 1985-1986

	PORT MENIER	SALLUIT	SAINT-AUGUSTIN	SAINT-HONORÉ	TOTAL
Droits d'atterrissage					10 630
Vente de carburant					366 741
Loyers			1 565	6 931	41 922
Autres				25 000	25 000
REVENUS			1 565	31 931	444 293
Traitements	61 104			140 489	799 195
Transport et communications			53 020(6)		96 441
Services prof., adm. et autres	4 929		2 509	3 897	92 762
Entretien et réparations	163 753		92 455	76 703	474 211
Location	4 277	371		17 741	218 384
Fournitures et approvisionnement	39 617		22 010	72 421	731 302
Autres dépenses et imputations (code 90)	3 545		2 145	13 345	400 761
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	276 775	371	172 139	324 596	2 813 056
Matériel et équipement	184 763				184 763
Terrains et travaux de génie	1 856 527	1 297 307	1 894 360	30 022	8 780 017
Autres dépenses	2 098	127 293	454 167		1 295 637
SOUS-TOTAL CAPITAL	2 043 388	1 424 600	2 348 527	30 022	10 260 417
DÉPENSES	2 320 163	1 424 971	2 520 666	354 618	13 073 473
DÉPENSES NETTES	2 320 163	1 424 971	2 519 101	322 687	12 629 180

(6) Inclut contrat de gérance 52 020 \$.

Sources: États financiers (Mirage). Prévisions budgétaires.

**ANNEXE 5
REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

ANNÉE FINANCIÈRE*: 1986-1987

	BONAVENTURE	CHIBOUGAMAU- CHAPAIS	ILE-AUX-GRUES	ILE-D'ENTRÉE	ILE-VERTE- CACOUNA	INUKJUAK
Droits d'atterrissage		297 309				
Vente de carburant		12 986				
Loyers	720					
Autres						
REVENUS	720	310 295				
Traitements	41 350	187 425	25 179	20 663	3 652	10 278
Transport et communications	535	951	427	3 764		
Services prof., adm. et autres	65 853	6 128	7 670	8 569	1 698	
Entretien et réparations	132 393(1)			3 331		
Location	14 669	1 540	562	5 653	2 645	
Fournitures et approvisionnement	71 229	350 819(2)	7 662	10 689	5 508	
Autres dépenses et imputations (code 90)	18 800	77 673	17 200	6 651	4 634	
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	344 829	624 536	58 700(3)	59 320(3)	18 137(3)	10 278
Matériel et équipement	233 883	142 419				
Terrains et travaux de génie	17 191	44 329				2 531 929
Autres dépenses	35 192	33 689				295 125
SOUS-TOTAL CAPITAL	286 266	220 437				2 827 054
DÉPENSES	631 095	844 973	58 700	59 320	18 137	2 837 332
DÉPENSES NETTES	630 375	534 678	58 700	59 320	18 137	2 837 332

(1) Réparation du pavage 66 893 \$.

(2) Inclut des achats de carburant pour revente de 280 080 \$.

(3) Exclut subventions pour traverses.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

ANNÉE FINANCIÈRE*: 1986-1987

	IVUJIVIK	KANGIRSUK	KUUJUARAPIK	MATAGAMI	MINGAN	MONTMAGNY
Droits d'atterrissage			48 382			
Vente de carburant						
Loyers					8 350	120
Autres						
REVENUS			48 382		8 350	120
Traitements	52 528	11 488	190 000	107 000		17 869
Transport et communications	5 071	4 951	27 000	3 000	1 747	
Services prof., adm. et autres	1 798	1 798	9 922	4 122	6 795	1 698
Entretien et réparations	45 516	60 131	15 314			17 307
Location			274 589(4)			3 085
Fournitures et approvisionnement	55 876	41 642	71 759	63 347	19 808	18 630
Autres dépenses et imputations (code 90)	10 639	10 639	75 700	78 000	42 125(5)	8 800
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	171 428	130 289	664 284	272 889	70 475	67 389
Matériel et équipement	264 471	10 970	372 213			
Terrains et travaux de génie	238 028	4 079 860	59 400			
Autres dépenses	51 908	510 640	24 250			
SOUS-TOTAL CAPITAL	554 407	4 601 470	455 863			
DÉPENSES	725 835	4 731 759	1 120 147	272 889	70 475	67 389
DÉPENSES NETTES	725 835	4 731 759	1 071 765	270 057	62 125	67 269

(4) Inclut loyers pour bâtiments aéroportuaires pour 260 000 \$.

(5) Inclut une subvention de 27 125 \$.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ**

ANNÉE FINANCIÈRE*: 1986-1987

	PORT MENIER	SALLUIT	SAINT-AUGUSTIN	SAINT-HONORÉ	TOTAL
Droits d'atterrissage					48 382
Vente de carburant					297 309
Loyers			1 565	6 031	32 604
Autres				25 000	25 000
REVENUS			1 565	31 031	403 295
Traitements	70 658			101 884	839 974
Transport et communications	1 649		3 396	2	52 133
Services prof., adm. et autres	1 698		58 068(6)	2 530	178 347
Entretien et réparations	182 165	En construction	102 625	100 963	666 895
Location	7 355		2 734	13 964	337 066
Fournitures et approvisionnement	48 291		30 853	76 692	872 805
Autres dépenses et imputations (code 90)	28 265		38 238	21 116	438 530
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	340 081		235 914	317 201	3 385 750
Matériel et équipement	12 279	10 970	74 944		1 122 149
Terrains et travaux de génie	53 623	2 648 025	606 707	3 930	10 283 022
Autres dépenses	2 529	340 084		376	1 293 793
SOUS-TOTAL CAPITAL	68 431	2 999 079	681 651	4 306	12 698 964
DÉPENSES	408 512	2 999 079	917 565	321 507	16 084 714
DÉPENSES NETTES	408 512	2 999 079	916 000	290 476	15 681 419

(6) Inclut contrat de gérance 52 020 \$.

Sources: États financiers (Mirage). Prévisions budgétaires.

ANNEXE 6
REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ
1987-1988

	BONAVENTURE	CHIBOUGAMAU- CHAPAIS	ILE-AUX-GRUES	ILE-D'ENTRÉE	ILE-VERTE-CACOUNA
Droits d'atterrissage					
Vente de carburant		556 676			
Loyers	3 012	12 987			
Autres					
REVENUS	3 012	569 663	0	0	0
Traitements	11 900	190 100	25 750	7 800	13 500
Transport et communications	3 631	1 332	0	2 499	0
Services prof., adm. et autres	67 394	7 996	7 736	3 668	1 513
Entretien et réparations	106 397	7 333	0	5 185	106
Location de matériel et équipement	5 567	30 743	1 232	403	148
Fournitures et approvisionnement	41 910	589 495(1)	4 370	986	4 549
Autres dépenses et imputations (code 90)	17 441	93 796	19 800	2 850	4 000
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	254 240	920 795	58 888(2)	23 391(2)	23 816(2)
Matériel et équipement					
Terrains et travaux de génie					
Autres dépenses	12 816	52		1 119	
SOUS-TOTAL CAPITAL	12 816	52	0	1 119	0
DÉPENSES	267 056	920 847	58 888	24 510	23 816
DÉPENSES NETTES	264 044	351 184	58 888	24 510	23 816

(1) Inclut des achats de carburant pour 453 233 \$.

(2) Exclut subventions pour traverses aériennes.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ
1987-1988**

	INUKJUAQ	IVUJIVIK	KANGIRSUK	KUUJJUARAPIK	MATAGAMI
Droits d'atterrissage				40 954	
Vente de carburant					2 832
Loyers					150 000
Autres				840	
REVENUS	0	0	0	41 794	152 832
Traitements	36 000	53 000	18 000	216 585	158 100
Transport et communications	24 393	24 393	24 393	24 393	2 258
Services prof., adm. et autres	1 935	1 935	1 935	13 745	7 679
Entretien et réparations	1 195	1 915	38 695	1 195	4 121
Location de matériel et équipement	655	655	655	311 029(3)	31 748
Fournitures et approvisionnement	46 495	81 821	48 660	60 201	61 195
Autres dépenses et imputations (code 90)	25 651	15 000	25 651	95 200	103 657
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	136 324	177 999	157 989	722 348	368 758
Matériel et équipement	387 156		387 156	133 267	
Terrains et travaux de génie	3 487 025	1 497 236	1 867 508		
Autres dépenses	321 956	6 522	176 778	5 705	
SOUS-TOTAL CAPITAL	4 196 137	1 503 758	2 431 442	138 972	0
DÉPENSES	4 332 461	1 681 757	2 589 431	861 320	368 758
DÉPENSES NETTES	4 332 461	1 681 757	2 589 431	819 526	214 926

(3) Inclut loyers pour bâtiments aéroportuaires 310 374 \$.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ
1987-1988**

	MINGAN	MONTMAGNY	PORT MENIER	SALLUIT	SAINT-AUGUSTIN
Droits d'atterrissage					
Vente de carburant					
Loyers	13 104	120	5 801		1 565
Autres					
REVENUS	13 104	120	5 801	0	1 565
Traitements		20 300	70 000		16 376
Transport et communications			12 299		12 299
Services prof., adm. et autres	7 513	7 736	1 513		24 630
Entretien et réparations		12 452	190 798		98 710
Location de matériel et équipement		6 145	26 425		26 425
Fournitures et approvisionnement	14 506	27 428	54 337		43 436
Autres dépenses et imputations (code 90)	28 421(4)	12 800	20 000		54 064
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	50 440	76 861(4)	375 372	0	275 940
Matériel et équipement				387 156	17 344
Terrains et travaux de génie				3 055 183	0
Autres dépenses				214 611	
SOUS-TOTAL CAPITAL	0	0	0	3 656 950	17 344
DÉPENSES	50 440	76 861	375 372	3 656 950	293 284
DÉPENSES NETTES	37 336	76 741	369 571	3 656 950	291 719

(4) Subvention pour exploitation 28 421 \$.

**REVENUS - DÉPENSES
AÉROPORTS EXPLOITÉS PAR LE MTQ
1987-1988**

	SAINT-HONORÉ	SAINT-BRUNO- DE-GUIGNES	QUAQTAQ	KANGIGSUJUAQ	TOTAL
Droits d'atterrissage					40 954
Vente de carburant					556 676
Loyers	8 535				47 956
Autres					150 840
REVENUS	8 535	0	0	0	796 426
Traitements	104 374				941 785
Transport et communications					131 890
Services prof., adm. et autres	1 914				158 842
Entretien et réparations	86 184				553 566
Location de matériel et équipement	22 912				464 742
Fournitures et approvisionnement	60 414				1 129 803
Autres dépenses et imputations (code 90)	13 561				521 892
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT	289 359	0	0	0	3 912 520
Matériel et équipement					1 312 079
Terrains et travaux de génie		988 304	1 234 546	977 300	13 107 102
Autres dépenses			180 588		920 147
SOUS-TOTAL CAPITAL	0	988 304	1 415 134	977 300	15 339 328
DÉPENSES	289 359	988 304	1 415 134	977 300	19 251 848
DÉPENSES NETTES	280 824	988 304	1 415 134	977 300	18 455 422

Sources: États financiers (Mirage). Prévisions budgétaires.

**ANNEXE 7
COMPENSATIONS DE TAXES(1)**

Aéroports	1985	1986	1987
Bonaventure	14 267	20 348	22 517
Chibougamau-Chapais	26 509	9 394	---
Île-d'Entrée	64	64	64
Ivujivik	2 285	8 902	---
Matagami	5 474	12 812	14 407
Mingan	13 174	12 892	13 316
Montmagny	555	1 284	760
Port Menier	32 196	13 503	13 503
Saint-Honoré	35 161	37 398	40 854
TOTAL:	129 685	116 597	105 421

(1) Non incluses dans les dépenses des aéroports.

Source: Affaires municipales.

ANNEXE 8
DÉPENSES DE NATURE CAPITAL
EXCLUANT LE MATÉRIEL ET L'ÉQUIPEMENT
Cumulatif au 31 mars 1988

Bonaventure	1 507 185
Chibougamau-Chapais	7 134 391
Île-aux-Grues	174 626
Île-d'Entrée	136 917
Kuujuarapik	1 221 134(1)
Matagami	--- (2)
Mingan	61 118(3)
Montmagny	616 647
Port Menier	4 434 270
Saint-Augustin	6 681 417
Saint-Honoré	1 722 741(1)
Saint-Bruno-de-Guignes (Témiscamingue)	988 304(4)
<hr/>	
Sous-total:	24 678 750
<hr/>	
<u>Aéroports nordiques</u>	
Inukjuaq	6 757 495
Ivujivik	7 925 922
Kangirsuk	8 966 709
Salluit	7 682 503
Kangigsujuaq	977 300
Quaqtaq	1 415 134
<hr/>	
Sous-total:	33 725 063(5)
<hr/>	
TOTAL:	58 403 813

(1) Construit à l'origine par les Forces armées canadiennes.

(2) Construit par la SDBJ.

(3) Construit par la USAF en 1942 au coût de 4,3 M\$.

(4) En construction, coût total prévu 5 M\$.

(5) Coût total prévu du programme des aéroports nordiques 109 M\$.

Sources: Comptes publics et états financiers.

ANNEXE 9

PRINCIPALES DÉFINITIONS SUR LES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES À L'AÉRONAUTIQUE

*Source: Plan directeur de l'aviation civile
Région du Nouveau-Québec,
Transports Canada, Direction des services à la navigation
aérienne, Région du Québec.
Janvier 1984, pp. 71 à 76, pp. 195 à 206.*

5.2 Les aires de mouvement

5.2.1 Aire de mouvement

L'aire de mouvement désigne la partie d'un aérodrome destinée aux manoeuvres des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manoeuvre et les aires de trafic.

5.2.2 Aire de manoeuvre

L'aire de manoeuvre correspond à la partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les manoeuvres au sol qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage.

Sauf indications contraires, les pistes et les voies de circulation constituent les aires de manoeuvre d'un aérodrome.

5.2.3 Aire de trafic

L'aire de trafic désigne la partie d'un aérodrome 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'aux manoeuvres des aéronefs et des véhicules et au déplacement des piétons.

5.3 Les aides d'approche

5.3.1 Les aides visuelles

5.3.1.1 Indicateur de direction du vent

L'indicateur de direction du vent, appelé aussi manche à vent, est un instrument composé d'un tube en toile placé au haut d'un mât et servant à indiquer la direction du vent et sa force approximative. Lorsqu'il n'y a qu'un indicateur de direction du vent, il doit toujours être placé en un endroit central de façon à être visible depuis les axes d'approche et l'aire de stationnement des aéronefs.

Pour les opérations de nuit, l'indicateur doit être éclairé, sauf s'il est possible de communiquer la direction et la force du vent par radio.

5.3.1.2 Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS)

Le VASIS est un système de feux disposé de façon à fournir une information visuelle destinée au guidage lors de l'approche vers une piste. Ces feux sont visibles à une distance de 3 à 5 milles le jour et jusqu'à 20 milles ou plus la nuit. Un pilote ne doit pas amorcer de descente au VASIS avant que son aéronef ne soit aligné visuellement sur la piste ou sur les feux de piste.

5.3.1.3 Autres aides visuelles

Le PAPI, ou indicateur visuel de trajectoire d'approche, est une nouvelle aide visuelle supérieure à l'indicateur de pente d'approche VASIS parce qu'il est moins sensible à la configuration du terrain, est plus précis et plus facile à installer.

Un autre système, le PLASI ou indicateur de pente d'approche par impulsions lumineuses vient tout juste d'être développé. L'originalité du PLASI réside dans ses impulsions lumineuses perceptibles à une distance d'au moins 6,5 kilomètres par temps ensoleillé. Il est aussi très précis, fiable et moins coûteux que le PAPI à l'exploitation et à l'entretien.

5.3.1.4 Balisage

— *Balisage d'approche*

La balisage d'approche correspond à une série de feux placée à intervalles déterminés au-delà des seuils de piste et s'étendant, selon le relief, sur une distance de 3 000 pieds.

Au Canada, la balisage d'approche peut être

- à faible intensité, sur les pistes aux instruments de non précision,
- à haute intensité, sur les pistes aux instruments de précision.

— *Feux d'identification de piste (RILS)*

Ces feux sont installés aux aérodromes où le relief ne permet pas l'installation de balisage d'approche ou lorsque l'absence d'un contraste diurne réduit l'utilité du balisage d'approche.

— Balisage de piste

Tout aérodrome canadien qui est utilisé la nuit offre le balisage lumineux minimum suivant:

- des feux rouges fixes pour indiquer les zones inutilisables,
- deux rangées parallèles de feux blancs fixes, visibles à une distance d'au moins deux milles, pour délimiter les aires de décollage et d'atterrissage.

5.3.1.5 Éclairage d'aérodrome contrôlé par radio d'aéronef (ARCAL)

Il s'agit d'un dispositif actionné par le pilote d'un aéronef au moyen de l'émetteur VHF de bord et permettant de télécommander en entier ou en partie le balisage d'aérodrome. Ce système s'adresse particulièrement aux aérodromes sans surveillance permanente.

5.3.2 Les aides radio à l'approche

5.3.2.1 Radiophare non directionnel basse fréquence (NDB)

Les radiophares non directionnels ou NDB sont des aides à la navigation et constituent la base du réseau de voies et de routes aériennes LF/MF. Une description détaillée du rôle des NDB comme aide à la navigation est présentée au chapitre 6.

En plus de leur rôle premier d'aide à la navigation, les NDB sont aussi utilisés comme aide radio à l'approche. Dans ce cas, les stations NDB servent de radiobornes pour le système d'approche aux instruments (ILS), ainsi que d'aides à l'approche de non précision à l'égard des approches NDB aux instruments.

Une station NDB comprend un émetteur basse fréquence et une antenne donnant un rayonnement non directionnel.

5.3.2.2 VOR, DME et VOR/DME

Le VOR ou radiophare omnidirectionnel VHF est une aide radio à la navigation aérienne. Le DME ou équipement de mesure de distance permet de mesurer la distance oblique entre un aéronef et la station DME. Une station DME peut être installée au même endroit qu'une station VOR; dans ce cas, ce jumelage est appelé VOR/DME.

On trouvera au chapitre 6 une explication détaillée de ces systèmes d'aides électroniques. Mentionnons toutefois qu'un VOR, un DME ou un VOR/DME peuvent être utilisés comme aides à des approches de non précision.

5.3.2.3 Système d'approche aux Instruments (ILS)

Le système d'approche aux instruments est conçu de façon à fournir à un aéronef en approche finale une information précise sur l'axe d'alignement et l'axe de descente vers la piste. L'équipement au sol est composé des émetteurs d'alignement de piste et de descente et de radiobornes ou d'un radiophare non directionnel (ou les deux) situés le long de la trajectoire d'approche.

Un indicateur de mesure de distance (DME) peut remplacer les radiobornes ou le NDB ou les deux.

5.3.2.4 LOC ou LOC DME

Ce sont des systèmes semblables au ILS sans radiophare d'alignement de descente. Avec le ILS et le LOC, il est possible de remplacer la radioborne extérieure par un DME.

5.3.2.5 Système d'atterrissage hyperfréquence MLS

Ce nouveau système, supérieur au ILS, est approuvé par l'OACI. Les États-Unis utilisent déjà ce système et on prévoit compléter le remplacement des ILS par des MLS d'ici 1995.

Transports Canada étudie présentement la possibilité de remplacer les ILS par les MLS dans ses aéroports compte tenu des coûts et avantages qu'offrent les MLS et compte tenu de l'implantation graduelle de ce système dans le domaine de l'aviation internationale.

Le système MLS offre les avantages suivants par rapport au système ILS:

- meilleure précision,
- meilleure qualité des signaux,
- grande variété d'approches possible, soit par des pentes différentes, des trajectoires d'approches angulaires ou recourbées,
- protection contre l'interférence,
- moins grande sensibilité à la configuration du terrain aéroportuaire,
- moins coûteux à l'achat et à l'entretien.

Par conséquent, le MLS permettra d'augmenter les approches IFR parallèles et simultanées, d'éliminer les risques de turbulence de sillage par l'autorisation de pentes d'approches appropriées. Le MLS permettra des approches de précision à des aéroports où cela est présentement impossible.

6.4 Les services de communication et de météorologie

Les services de communication regroupent les services de contrôle de la circulation aérienne, les services d'information de vol ainsi que divers services consultatifs.

Par ailleurs, des services météorologiques fiables sont essentiels aux pilotes d'aéronefs, aux répartiteurs de vols, aux contrôleurs aériens et au personnel de soutien afin de permettre un déroulement sûr, normal et efficace des opérations du système aérien canadien. Les services météorologiques à l'aviation civile au Canada sont offerts conjointement par le Service de l'Environnement atmosphérique (SEA) d'Environnement-Canada et par Transports Canada qui en assure la diffusion.

Il apparaît essentiel de regrouper l'analyse de ces services car, de fait, ils sont indissociables. En effet, les services de communication ont pour but d'assurer la diffusion d'informations et notamment celles relatives à la météo. Pour cette raison, cette section présentera alternativement les services offerts par chacun et en présentera l'inventaire. En outre, la problématique et l'analyse seront présentées conjointement. Finalement une dernière section présentera les recommandations.

6.4.1 Les services de communication

6.4.1.1 Les services de la circulation aérienne (ATS)

— Définitions

La Direction des services à la navigation aérienne exploite un réseau d'unités de contrôle réparties en un centre de contrôle régional (ACC), en unités de contrôle terminal (TCU) et en tours de contrôle. Ces organismes utilisent les installations radiotéléphoniques au sol et les systèmes en route ou terminal pour régir les départs et arrivées d'aéronefs aux aéroports contrôlés ainsi que les mouvements d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien domestique contrôlé ou dans la région de contrôle océanique de Gander. Les services d'information et de contrôle de la circulation aérienne décrits ci-après sont offerts aux pilotes.

— Contrôle d'aéroport

Ce service est assuré par les tours de contrôle d'aéroport et est offert aux aéronefs et véhicules se trouvant sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport et aux aéronefs évoluant dans un espace aérien ayant une hauteur de 4 000 pieds à partir du sol et habituellement compris dans un cercle ayant un rayon de 5 ou 10 milles marins.

Au Nouveau-Québec, il n'y a aucun aéroport contrôlé.

— *Contrôle régional*

Il s'agit d'un service offert par les centres de contrôle régional (ACC) aux aéronefs en vol IFR et en vol VFR contrôlé (CVFR) dans les limites spécifiées des régions de contrôle.

Le Nouveau-Québec est situé dans la région de contrôle du sud (SCA). Le service de contrôle régional est offert par les centres de contrôle régional (ACC) de Montréal et de Moncton dans l'espace aérien supérieur.

— *Contrôle terminal*

Ce service, assuré par les unités de contrôle régional (ACC) ou unités de contrôle terminal (TCU) est offert aux aéronefs évoluant en régime IFR et CVFR dans les limites des régions de contrôle.

Il n'existe pas de contrôle terminal au Nouveau-Québec.

— *Radar terminal*

Il s'agit d'un service supplémentaire assuré par les unités IFR et offert aux aéronefs évoluant dans les limites des régions terminales à service radar (TRSA). Ce service n'est pas offert au Nouveau-Québec.

— *Service d'alerte*

C'est un service assuré en vue d'informer les organismes appropriés sur le cas des aéronefs nécessitant le déclenchement d'opérations de recherches et de sauvetage et d'alerter les équipes de secours, les ambulances, les médecins et tous les autres services de sécurité.

Les centres de contrôle régional de Montréal et de Moncton assurent ce service d'alerte au Nouveau-Québec.

— *Information de la douane (ADCUS)*

Il s'agit d'un service assuré sur demande par des unités ATC pour prévenir les autorités douanières des vols transfrontaliers transitant par des "aéroports d'entrée" spécifiés.

— *Information de vol*

Ce service, assuré par les unités de contrôle de la circulation aérienne, a pour but d'aider les pilotes en les renseignant sur les conditions de vol présentant certains dangers tels que la détérioration des conditions atmosphériques, les positions d'aéronefs avoisinants, etc. Ce service permet aux pilotes de recevoir des informations qui n'étaient peut-être pas disponibles avant leur départ ou qui portent sur des changements survenant en cours de vol.

— *AMIS*

Il s'agit d'un service d'information sur les mouvements d'aéronefs au profit des unités de défense aérienne.

— *Inventaire*

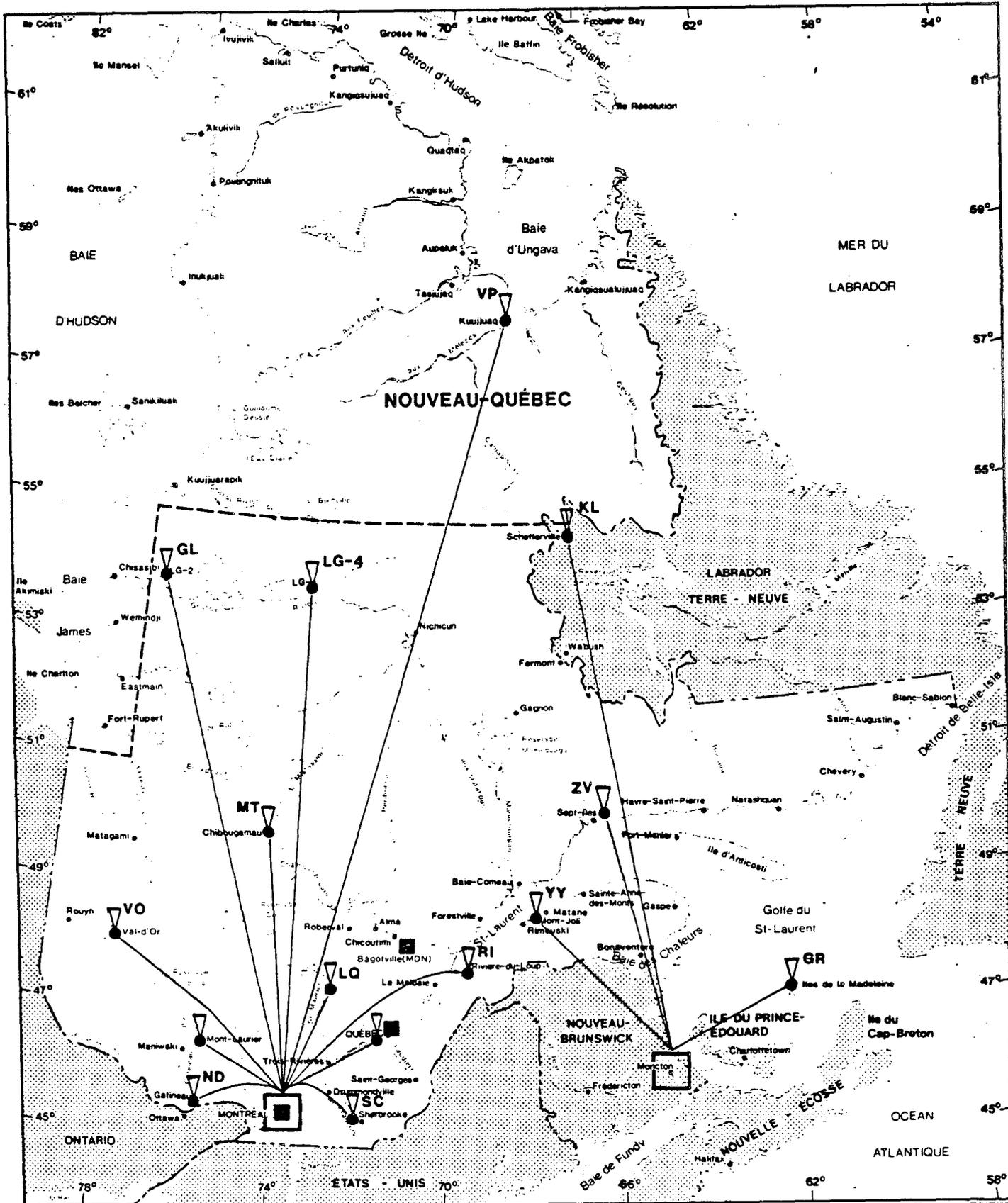
Les centres de contrôle régional de Montréal et de Moncton assurent le service de contrôle dans tout l'espace aérien supérieur de la région. Ces centres offrent les services d'information et d'alerte à l'ensemble de la région. Pour ce faire, le centre de contrôle régional de Montréal fait appel à un réseau de communication comprenant deux antennes périphériques terminales (PAL) à Kuujuaq et à La Grande; celui de Moncton utilise la station périphérique terminale (PAL) de Schefferville. Les PAL sont des installations d'émetteurs-récepteurs contrôlés à distance qui permettent les communications directes entre les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne. Ces stations opèrent en VHF. La carte 6.12 présente les services de la circulation aérienne au Québec.

6.4.1.2 Les stations d'Information de vol (FSS)

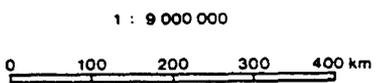
— *Définition*

Administrées par la Direction des services de la circulation aérienne, les stations d'information de vol, tout en fournissant elles aussi le service d'information et d'alerte, assurent également un grand nombre de services très divers dont la liste apparaît ci-après:

- Service d'urgence;
- Service consultatif d'aéroport;
- Service consultatif des véhicules;
- Service de sécurité des vols;
- Exposé avant vol;
- Service d'alerte VFR;
- Service d'observation météorologique;
- Service de surveillance des aides à la navigation;



- CENTRE DE CONTRÔLE
- UNITÉ DE CONTRÔLE TERMINALE
- STATION PÉRIPHÉRIQUE TERMINALE (PAL)



Transports Canada Transport Canada

SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

JANVIER 1984

CARTE 6.12

- Service NOTAM;
- Service d'information de la douane;
- Service d'information aéronautique.

Lorsque les communications sont rendues difficiles par la configuration du terrain, en montagne par exemple, ou lorsque la sécurité des vols exige des installations de communication plus nombreuses, il est possible d'utiliser des installations de transmission et de réception à distance. Ces stations "satellites" appelées installations radio télécommandées (RCO), sont exploitées à partir de la FSS la plus proche. La plupart des services air-vol ordinaires y sont offerts; cependant, comme le spécialiste assigné à la FSS se trouve à une certaine distance de ces stations, il retransmet aux intéressés les renseignements qui lui sont communiqués par radio.

— *Inventaire*

La carte 6.13 présente la localisation des stations d'informations de vol et des stations périphériques (RCO) au Québec.

Dans la région du Nouveau-Québec, on dénombre trois stations FSS situées respectivement à Kuujuaq, Inukjuak et Kuujuarapik. La FSS d'Inukjuak a cependant des heures d'opération limitées et, en dehors de ces heures, les communications sont effectuées via la FSS de Kuujuaq. En périphérie de la région, on trouve des FSS à La Grande et Schefferville.

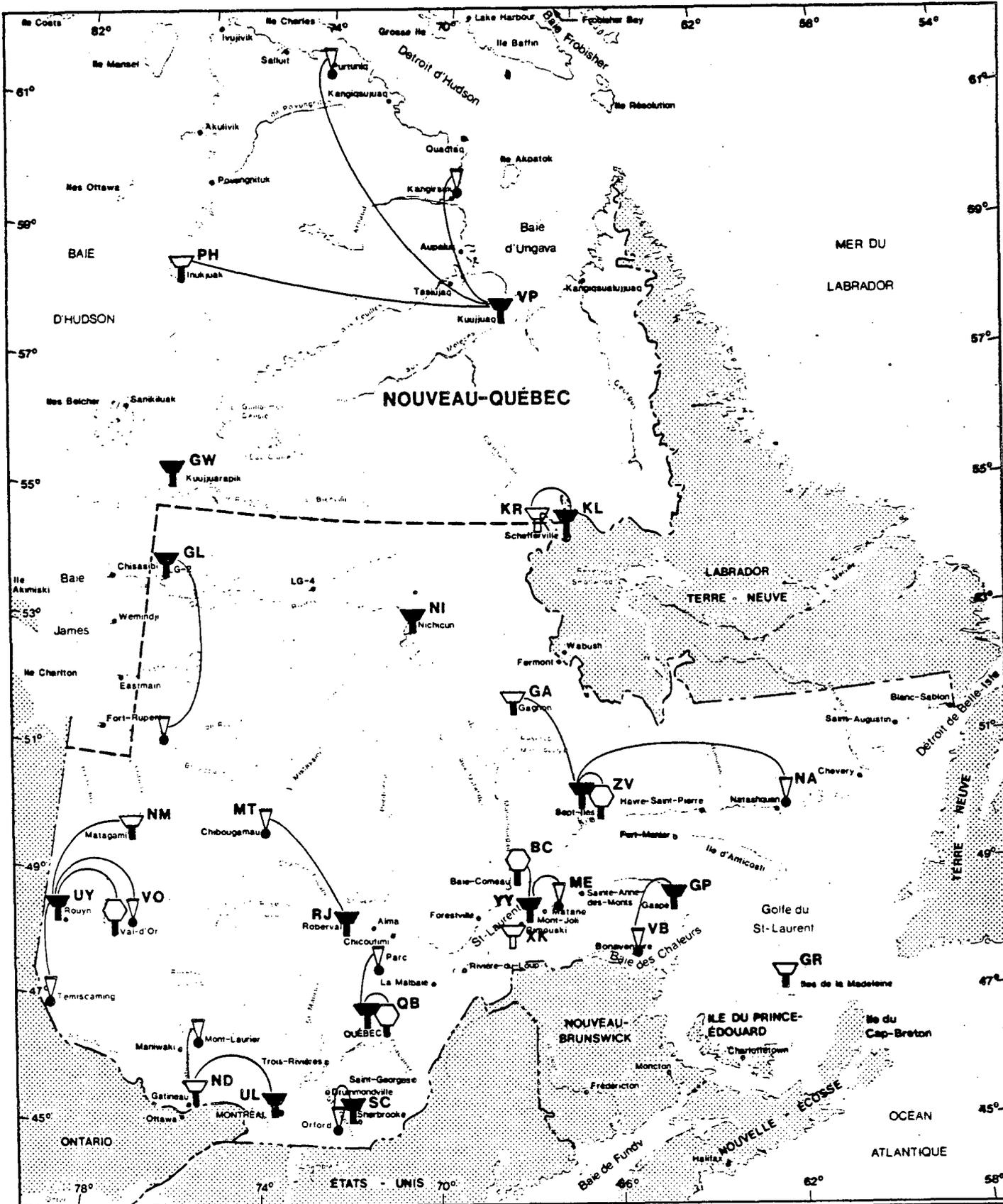
On retrouve également deux stations périphériques (RCO), la première à Kangirsuk et la seconde à Purtunig, toutes deux reliées à la FSS de Kuujuaq.

Toutes ces installations permettent une couverture presque totale de la région du Nouveau-Québec à une altitude de 6 000 pieds-mer et plus.

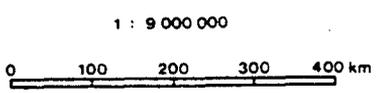
6.4.1.3 Service de radiogoniométrie VHF

— *Définition*

Les installations radiogoniométriques ont pour objet de fournir aux aéronefs en régime de vol VFR une aide d'orientation. Ces installations ne doivent pas servir aux fins de navigation VFR normale, mais plutôt d'aide en cas de difficulté. En l'absence de service radar comme c'est le cas au Nouveau-Québec, on peut se servir de l'équipement radiogoniométrique comme aide auxiliaire.



-  FSS
-  FSS HEURES D'OPERATION LIMITEES
-  FSS SAISONNIERE HEURES D'OPERATION LIMITEES
-  STATION PERIPHERIQUE (RCO)
-  TOUR DE CONTRÔLE HEURES D'OPERATION LIMITEES



 Transports Canada Transport Canada

STATIONS D'INFORMATION DE VOL (FSS)

JANVIER 1984

CARTE 6.13

Les renseignements radiogoniométriques sont obtenus électroniquement à partir des signaux radio transmis de l'aéronef. L'information transmise à l'aéronef consiste en des relèvements par rapport à la station radiogoniométrique ou à un autre lieu. Ainsi, l'opération donnera au pilote les caps à suivre, en degrés magnétiques, pour se diriger vers l'aéroport où se trouve la station radiogoniométrique.

Les services de radiogoniométrie sont offerts à partir des stations FSS ou des tours de contrôle.

— *Inventaire*

On trouvera à la carte 6.14 la localisation des installations radiogoniométriques au Québec. Au Nouveau-Québec, on trouve un radiogoniomètre à Kuujuaq et, en périphérie de la région, à Schefferville. Un programme national prévoit l'installation à moyen terme de radiogoniomètres à toutes les stations d'information de vol et tours de contrôle du pays. Les aérodromes de Kuujuarapik et d'Inukjuak offriront éventuellement les services de radiogoniométrie.

6.4.1.4 Station UNICOM

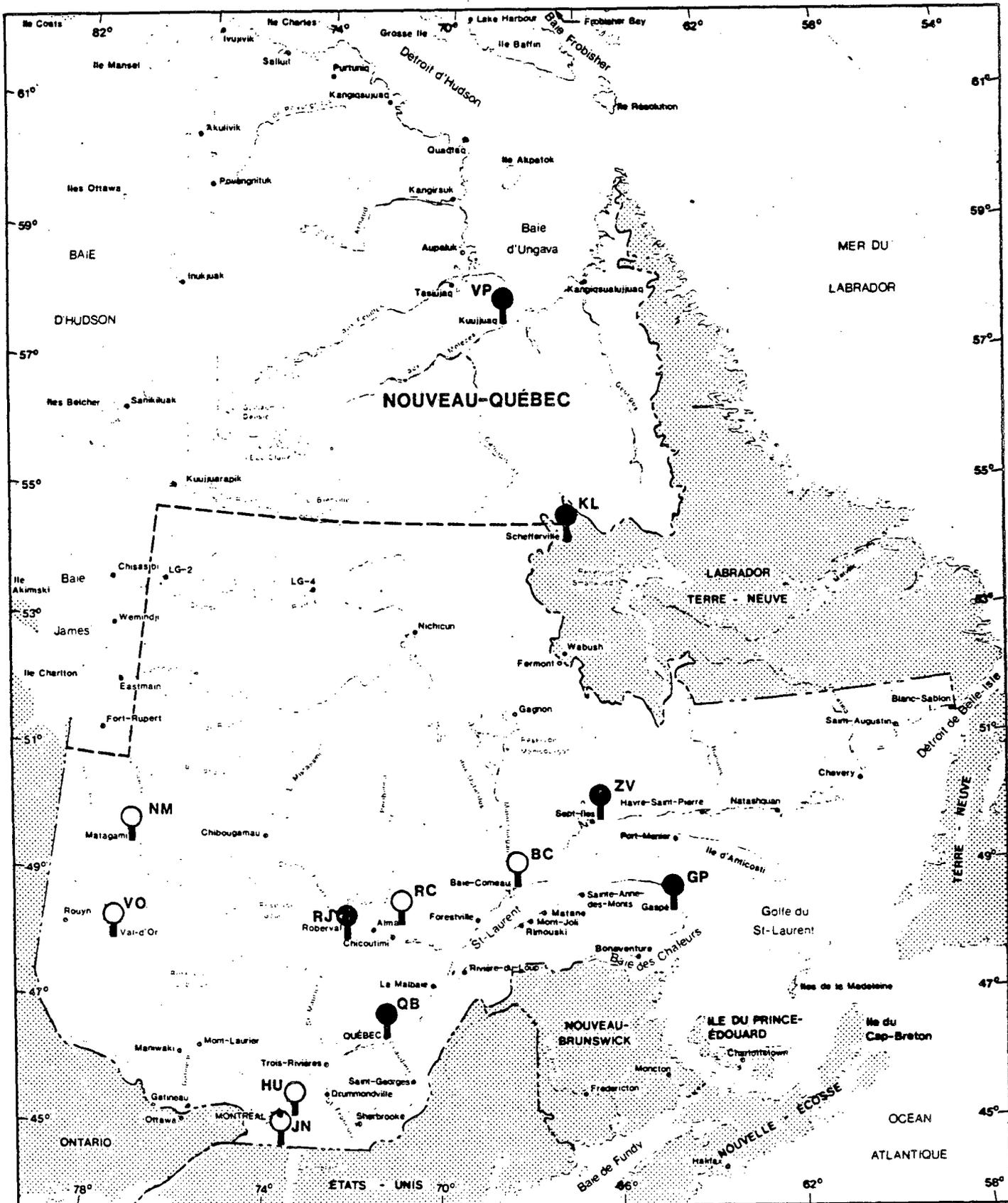
L'acronyme "UNICOM", tiré de "Universal communications", qualifie un réseau d'installations de communications air-sol privées offrant un service consultatif privé aux aéroports ou aérodromes non contrôlés qui ne possèdent pas d'installations de communication air-sol (ATS). Normalement, les pilotes peuvent demander aux UNICOM des renseignements de tous ordres sur le transport terrestre, le carburant, la nourriture, etc. ou encore des renseignements de type exploitation comme la météo, l'état des pistes et le trafic local.

L'usage des renseignements obtenus d'une station UNICOM est entièrement à la discrétion du pilote. Les fréquences utilisées, habituellement 122,8 et 123,0 MHz, sont publiées dans les documents de Transports Canada à titre de service aux pilotes, mais le Ministère n'assume aucune responsabilité pour l'usage qui est fait des fréquences UNICOM.

Au Nouveau-Québec, on trouve des stations UNICOM à Ivujivik, Povungnituk et Fort-Rupert. Une telle station existait aussi à Purtunig, lorsque l'aérodrome était en opération.

6.4.2 Les services météorologiques

Des services météorologiques fiables sont nécessaires aux pilotes d'aéronefs, aux répartiteurs de vols, aux contrôleurs aériens et au personnel de soutien afin de permettre un déroulement sûr, normal et efficace des opérations du système aérien canadien.



RADIOGONIOMÈTRE



RADIOGONIOMÈTRE
HEURES D'OPÉRATION LIMITÉES

1 : 9 000 000

0 100 200 300 400 km



Transport
Canada

Transport
Canada

SERVICES DE
RADIOGONIOMÉTRIE VHF(VDF)

JANVIER 1984

CARTE 6.14

Les services météorologiques à l'aviation civile au Canada sont offerts conjointement par Transports Canada et par le Service de l'Environnement atmosphérique (SEA) d'Environnement-Canada.

6.4.2.1 Services disponibles à l'aviation civile

Les principaux services météorologiques peuvent être divisés en deux catégories: les bulletins d'observation et les prévisions météorologiques.

Les bulletins météorologiques destinés à l'aéronautique (SA) sont des observations météo codées qui sont effectuées toutes les heures à plus de 300 aérodromes et endroits au Canada. En outre, des bulletins spéciaux sont émis lorsqu'il y a fluctuation des conditions météo ou lorsque celles-ci sont inférieures aux critères spécifiés.

Les prévisions régionales aviation (FA) sont émises en langage abrégé et concernent l'espace aérien intérieur canadien. Elles sont diffusées périodiquement ou sur demande, au besoin. Ces prévisions sont préparées quatre fois par jour pour 90 régions du pays, et sont valables pour une période de 12 heures, en plus d'offrir un aperçu pour une période de 12 heures.

Les prévisions d'aérodromes (FT) sont préparées par 9 bureaux de prévisions météorologiques et concernent 160 aérodromes au Canada. Les prévisions d'aérodromes se limitent aux aérodromes pour lesquels sont disponibles les bulletins horaires ordinaires (SA) et les bulletins spéciaux qui satisfont aux normes du SEA en matière d'observations représentatives des aérodromes visés. Ces prévisions sont préparées quatre fois par jour et sont valables pour une période allant de 12 à 24 heures.

Les prévisions de vents et de températures en altitude (FD), sous forme numérique, sont préparées deux fois par jour pour 115 emplacements au Canada. Leur validité s'étend à trois périodes.

Plusieurs méthodes sont utilisées pour transmettre les informations météorologiques:

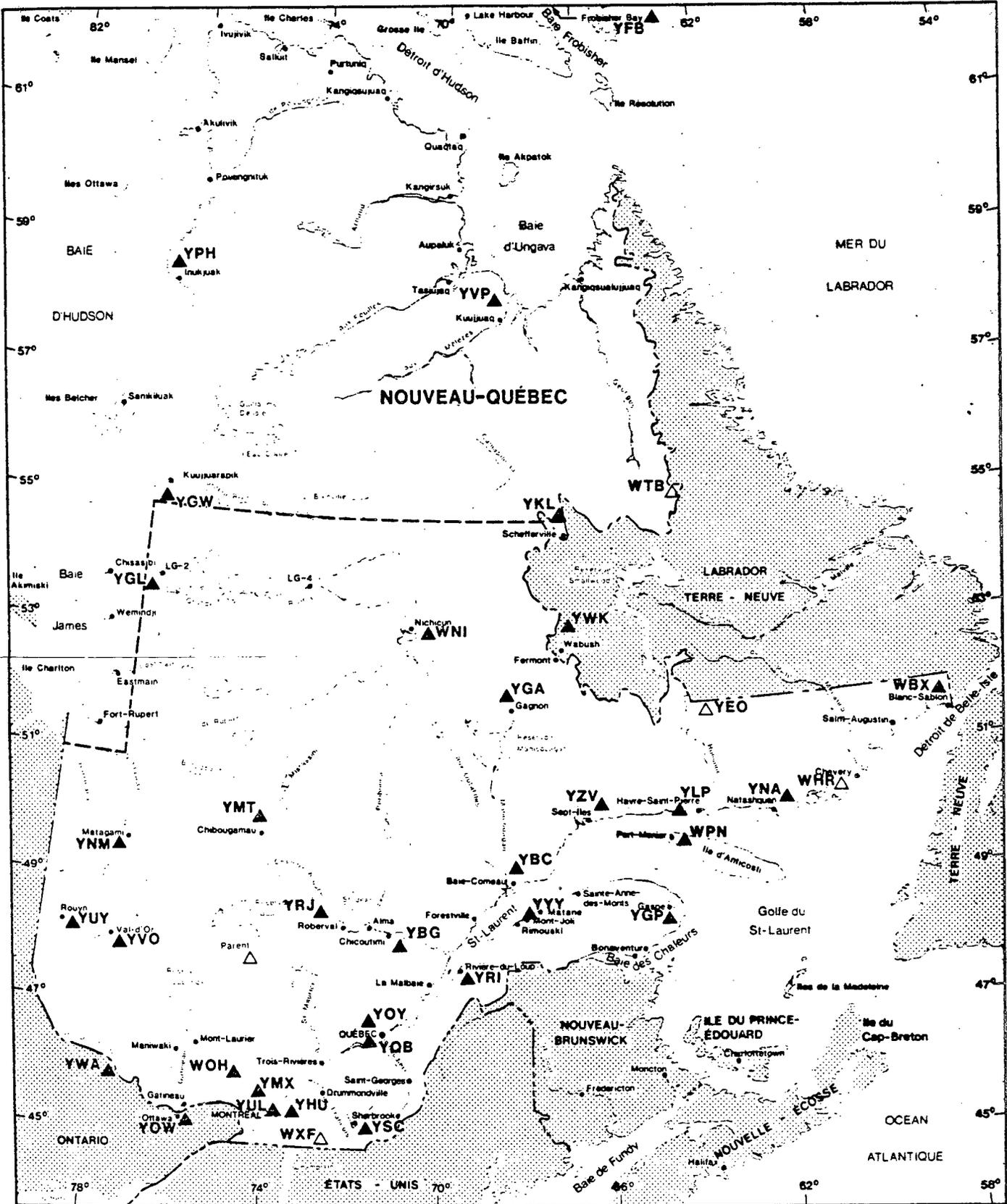
- diffusion par le réseau télétype,
- visite ou téléphone à une FSS, à un bureau ou à une station météorologique,
- diffusion de messages enregistrés continus par le téléphone, par VHF, par certains NDB et certains canaux communautaires de télévision,
- communication radio par VHF ou UHF avec les stations d'information de vol (FSS),
- communication radio par VHF ou UHF avec les unités du contrôle de la circulation aérienne.

Il existe aussi des stations privées d'observation météorologique pour l'aviation (SPOMA). Une SPOMA est une station privé d'observation et de diffusion de bulletins météorologiques opérée par un exploitant d'aéronefs, une municipalité ou un autre organisme, sous la surveillance du SEA, afin de satisfaire aux exigences du certificat d'exploitation et de promouvoir le déroulement sûr de l'exploitation des aéronefs.

6.4.2.2 Inventaire

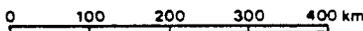
On trouvera aux cartes 6.15 et 6.16 les endroits où les bulletins météorologiques (SA) et les prévisions d'aérodromes (FT) sont offerts au Québec.

Dans la région du Nouveau-Québec, des observations horaires (SA) sont faites à Kuujuaq, Inukjuaq, Kuujuarapik. En périphérie de la région, des observations sont aussi faites à La Grande, Nitchequon et Shcefferville.



▲ OBSERVATIONS HORAIRES (SA)
 △ STATION AUTOMATIQUE

1 : 9 000 000

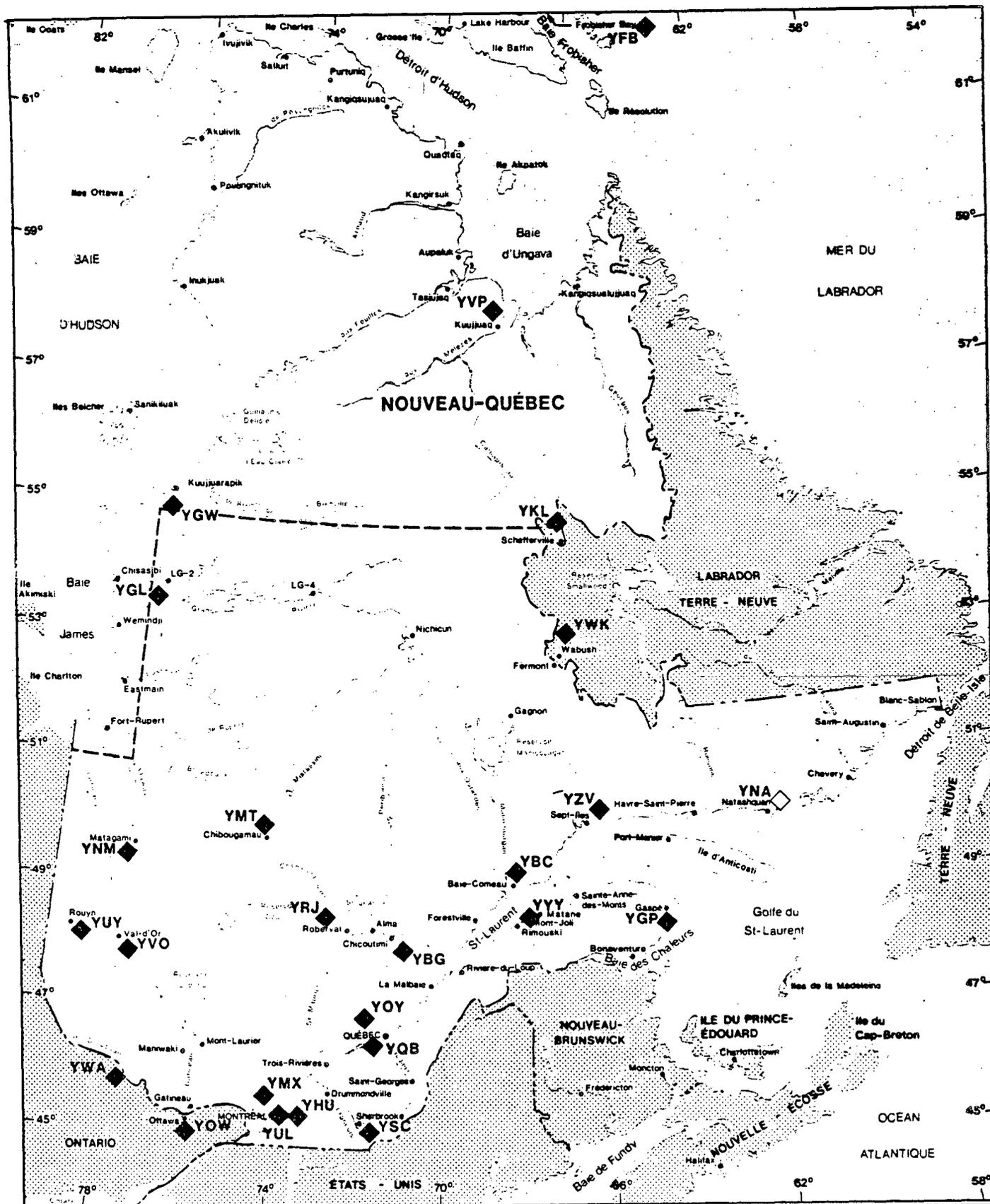


Transport Canada Transport Canada

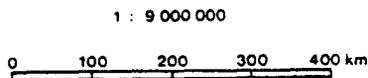
BULLETINS MÉTÉOROLOGIQUES
 D'AVIATION

JANVIER 1984

CARTE 6.15



- ◆ FT
- ◇ PRÉVISION CONSULTATIVE

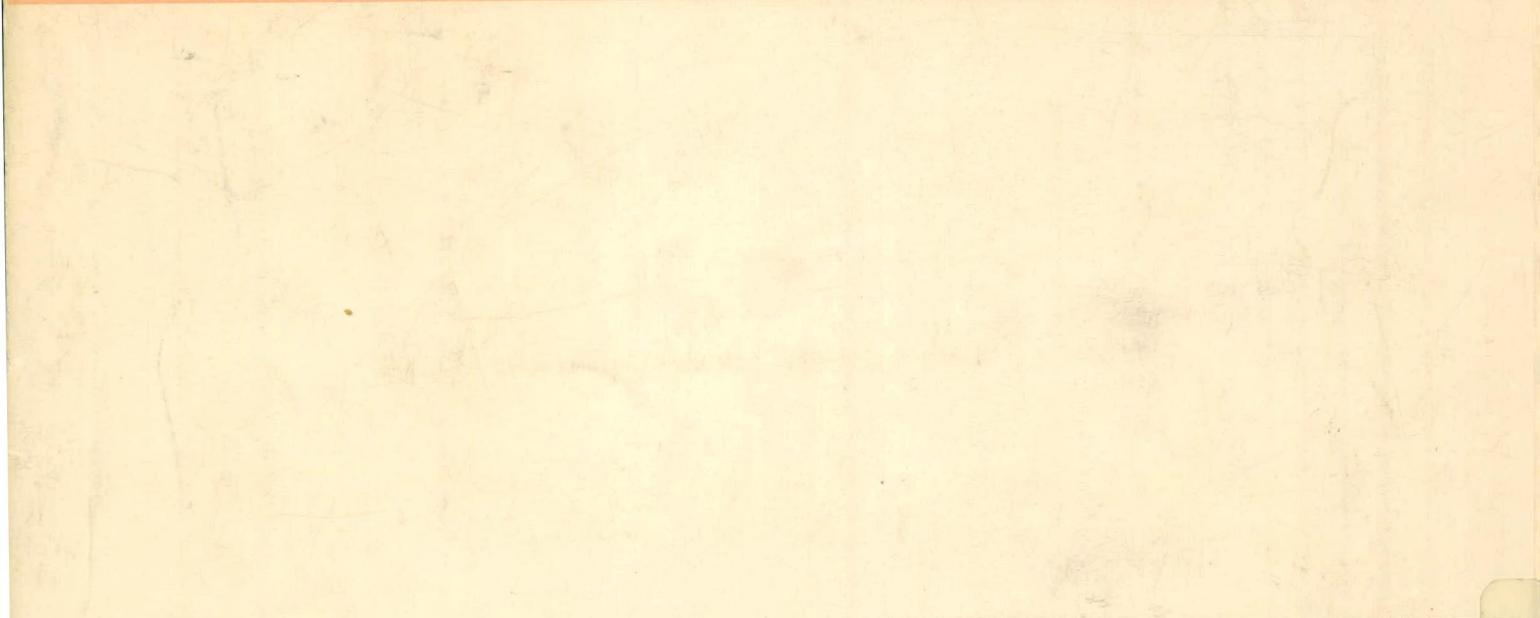
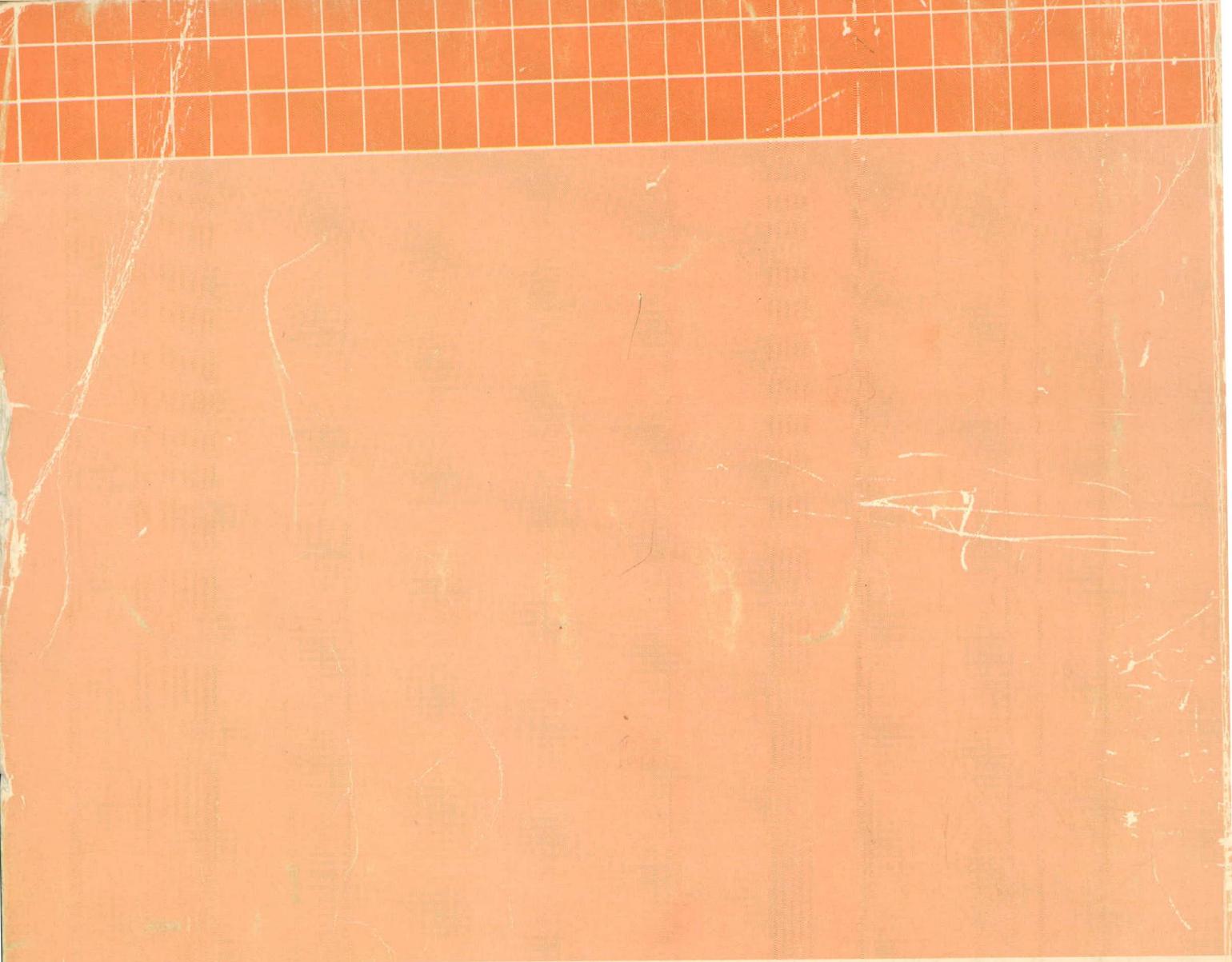


Transports Canada Transport Canada

PRÉVISIONS D'AÉRODROMES (FT)

JANVIER 1984

CARTE 6.16



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 066 802