



Cession à titre gratuit d'une terre du domaine de l'état à des fins
d'infrastructures aéroportuaires

Document de présentation du projet

Par

La Municipalité de Baie-Trinité

Mars 2021

Table des matières

Mise en contexte.....	2
Description du projet.....	3
Aspects économiques liés au projet.....	4
Aspects sociaux liés au projet.....	8
Aspects environnementaux liés au projet.....	9
Aspects de conformité liés au projet.....	10

Mise en contexte

Durant l'année 1927 et 1928, un nouveau transport du courrier est inauguré, « LA CANADIENNE TRANS-CONTINENTAL AIRWAY », obtient le contrat du ministère des postes pour la Côte-Nord.

Ce service s'effectue à partir de Québec sur la base du Lac St-Agnès (La Malbaie). À cette période, il n'y avait pas d'aéroport dans les villages.

Avec le développement de l'industrie forestière entre Sept-Îles et Baie-Comeau, dans les années 1930, des aéroports furent aménagés à chaque village dont celui de Baie-Trinité, favorisant un meilleur service de distribution du courrier ainsi que le transport des passagers de façon régulière.

Les compagnies qui ont utilisé la piste de Baie-Trinité furent :

- « Canadian Pacific Airway »
- « Québec Airway »
- « Air-Rimouski » (Québec air)
- « Québec-Air » (Inter-Canadien)
- « Matane-Air-Service »

L'ouverture de la route 138 en 1961 à Baie-Trinité a mis fin aux services aériens dans plusieurs villages. En 1962, la compagnie St-Lawrence vend ses installations forestières et ses équipements à la compagnie DOMTAR qui n'exploitera jamais vraiment le site. Le tout est cédé au gouvernement du Québec en 1970.

Description du projet

La piste d'atterrissage a été délaissée depuis les années 1970. Afin de diversifier son économie locale, la Municipalité de Baie-Trinité souhaite faire l'acquisition de la terre du domaine de l'état. Cette acquisition permettra à la Municipalité de remettre à niveau la piste d'atterrissage et de pouvoir offrir un nouveau service aux propriétaires de petits avions qui viennent en villégiature dans les installations de la Société d'aménagement de Baie-Trinité et des diverses pourvoiries sur notre territoire.

Dans un horizon de 0 à 5 ans, la Municipalité va utiliser ses ressources humaines et matérielles afin de mettre à niveau la piste d'atterrissage sans infrastructure sur le territoire. À moyen et long terme, dépendamment du taux de fréquentation, des infrastructures d'accueil et de type station à essence verront le jour.

Dans les années 1930, lors de la création de la piste, la Compagnie St-Lawrence avait étendu 4 pieds de 0-3/4 pour effectuer la base de la piste. Ce qui a été fort bien fait et qui ne nous donne pas trop de travail afin de la remettre à niveau et opérationnel.

Pour la réalisation du projet, trois territoires publics sont ciblés. Le terrain principal possède le numéro de matricule 1873-34-6611-0-000-0000. Les deux autres terrains serviront pour inclure les infrastructures selon l'achalandage de la piste d'atterrissage. Ces terrains possèdent les numéros de matricule 1872-59-4598-0-000-0000 et 1873-51-4179.

Les cartes, les rôles et les grilles de spécifications sont en annexe du document de présentation.

Les deux premières années d'opération, la Municipalité facturera par principe d'utilisateurs avec une grille tarifaire appropriée pour les services afin de bien évaluer le potentiel et l'achalandage touristique de ce nouveau service municipal.

La piste d'atterrissage se trouve tout près du chemin de l'Anse aux bouleaux qui fait aussi l'objet d'une demande de cessation à titre gratuit d'une terre du domaine de l'État par la Municipalité afin de la transformer en route touristique nommée le Chemin des Naufrages qui relie Pointe-Des-Monts à Baie-Trinité.

La piste d'atterrissage peut aussi servir pour l'exploitation de vols médicaux contribuant à l'offre de soins de santé en région.

Aspects économiques liés au projet

La piste d'atterrissage va apporter des retombées économiques marquées à court, moyen et long terme.

Depuis le début du projet, une collaboration très étroite a été établie avec l'aéroport de Neuville et le projet. L'aéroport de Neuville compte une soixantaine d'avions et six hélicoptères. L'aéroport de Neuville est situé à seulement 19 kilomètres de l'intersection de l'autoroute Duplessis et de l'autoroute 40. Facile d'accès pour les utilisateurs, la situation géographique de l'aérodrome et son orientation en font le meilleur site possible de toute la région de Québec et de Portneuf. La piste, orientée 06-24 a une longueur de 3000 pieds sur 50 de largeur est asphaltée et éclairée depuis juin 2012.

Nous sommes en contact avec l'un des sept propriétaires de l'aéroport qui souhaite grandement la réalisation de ce projet.

Le phare de Pointe-des-Monts est un attrait touristique grandement prisé par les touristes. Son camping accueille une clientèle de gens haut de gamme. Une piste d'atterrissage viendrait ajouter grandement à leur achalandage et c'est la Municipalité qui en profiterait aussi. Nous sommes en étroite relation de collaboration avec le Phare de Pointe-des-Monts depuis longtemps.

De plus, nous avons un excellent partenariat avec la Société d'aménagement de Baie-Trinité (ZEC) qui vend entre 900 et 1000 journées pêche en saison estivale.

On estime que la Municipalité devra investir environ 20 000 \$ afin de mettre à niveau la piste d'atterrissage. Le coût total du projet est estimé à un peu plus de 164 000 \$. La Municipalité peut compter sur sa flotte de machinerie afin d'effectuer les travaux à faire. Cependant, le projet va être déposé dans le programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales volet 1, afin de maximiser la qualité de la piste en y ajoutant une surface durable et standardisée selon les moyens financiers de la municipalité. Il est possible de financer ce type de projet jusqu'à 90 % d'aide gouvernementale. Il est aussi possible de déposer le projet dans d'autres formes d'aides gouvernementales

Description	Tarifs	Temps	Total
Apport de la Municipalité			
Main d'œuvre	30\$ x 4	38h	4 560\$
Camion de service	65\$	38h	2 470\$
Niveleuse	125\$	38h	4 750\$
10 roues	85\$	38h	3 230\$
Déboisement	NA	NA	3 500\$

Kit de déversement	NA	NA	750 \$
Location compacteur	1 000 \$	Par semaine	1 000\$
Total	NA	NA	20 260 \$
Portion subventionnable			
Transport de la poussière de Pierre	14.77 \$ /tonne-km	8756,37 tonnes	129 331,58 \$
Imprévu (10%)	NA	NA	14 959,58 \$
Total	NA	NA	164 551,16 \$

Afin de répondre aux normes, nous allons devoir déboiser les repousses sur la piste d'atterrissage, opérer notre Niveleuse pendant une semaine d'opération avec nos employés municipaux, effectuer la location d'un rouleau compacteur pour finaliser la piste en y ajoutant 15,24 centimètres sur toute la surface de poussière de pierre. Aussi de l'aménagement sera effectué afin de créer un espace de stationnement pour les petits avions ainsi que pour embellir la piste.

Le gravier existant sera nivelé afin d'obtenir des pentes d'écoulement de 2.5% comme prévu au TP312. Par la suite, une couche de 15,24 centimètres de poussière de pierre sera ajoutée sur la piste et le stationnement.

À l'origine, la piste possédait 1 524 mètres de longueur par 30 mètres de largeur. Le projet actuel va se déterminer par 914, 4 mètres de longueur avec une approche aérienne au début et à la fin de la piste de 304,8 mètres. Ces deux approches occasionnent très peu de frais, car il s'agit simplement de déboisement avant et après la piste.

Une aire de stationnement pour 10 petits avions sera aménagée. La piste sera ouverte de mai à octobre tout dépendant de la température. Il n'y aura pas plus d'activité une fois le soleil couché, car aucun système d'éclairage n'est prévu.

C'est la Municipalité qui va prendre en charge le projet de la piste d'atterrissage et en restera le gestionnaire.

Les trois premières années de frais seront assurées par la municipalité et les subventions gouvernementales pour la mise aux normes ainsi que des frais d'utilisation. La piste et les approches ne vont nécessiter aucun entretien pour les dix à quinze prochaines années selon les experts consultés. Les frais d'entretien seront essentiellement liés au chemin d'accès les coûts seront entre deux et trois mille dollars. Ces coûts seront récupérés par les frais facturés aux utilisateurs.

La Municipalité devra être membre de L'Association canadienne des pilotes et propriétaires d'aéronefs (COPA). La COPA a pour mission d'avancer, de promouvoir, et de préserver la liberté de vol des Canadiens. Elle a été fondée en 1952 pour parler d'une seule voix pour l'aviation générale au Canada. Depuis lors, COPA s'est développée pour répondre aux besoins en constante évolution de la communauté aéronautique canadienne et est devenue la voix reconnue de l'aviation générale au Canada. La COPA est également active sur le plan local, avec plus de 200 chapitres régionaux et locaux qui constituent les Clubs COPA.

En intégrant ce réseau, la Municipalité va pour faire la promotion de la piste d'atterrissage et susciter un plus grand engouement pour le projet sur le plan canadien.

Elle devra aussi être membre de L'Association des pilotes de brousse du Québec (AVIATEURS.QUEBEC). Aviateurs.Québec a pour mission de regrouper et représenter les aviateurs du Québec afin de promouvoir l'aviation générale et la sécurité du vol, d'en favoriser l'accessibilité et d'en protéger le droit, de faciliter l'échange entre les membres et donner accès à des ressources d'aide, de formation et d'information. Aviateurs.Québec compte déjà près de 2 000 membres. C'est la passion de l'aviation et, initialement, des sports

reliés à la brousse telle la chasse, la pêche et la randonnée en forêt, qui réunissent nos membres dont les professions et les métiers sont des plus diversifiés.

En intégrant ce réseau, la Municipalité va pour faire la promotion de la piste d'atterrissage et susciter un plus grand engouement pour le projet sur le plan québécois.

Les différents clubs d'aviation au Québec organisent des Rendez-vous aériens (RVA) dont celui de l'aéroport de Neuville, entre autres, les propriétaires d'avion volent vers une destination ciblée et se regroupent en y campant et festoyant. La Municipalité de Baie-Trinité pourrait devenir une destination de choix. Le RVA de l'aérodrome militaire abandonné de Casey est très prisé dans le domaine depuis plus de 7 ans. Ils accueillent une 30 aines de pilotes campeurs sur son camping à chaque année.

Aspects sociaux liés au projet

Le projet a été initié par un citoyen de la Municipalité de Baie-Trinité. À l'origine, monsieur Bernard Poulin qui réside tout près du site de la piste d'atterrissage avait eu l'idée de le remettre à niveau. Lors de la séance ordinaire devant public du 9 octobre 2019, une résolution a été faite en appui à monsieur Poulin dans ses démarches auprès des instances concernées.

Récemment, la Municipalité et monsieur Poulin ont convenu qu'il serait plus simple que ce soit la Municipalité qui soit le promoteur du projet avec les conseils de représentants du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec.

La mise à niveau de la piste d'atterrissage représente des coûts minimes puisque la Municipalité possède tous les équipements lourds nécessaires à sa réalisation. De plus, des programmes d'aide

financière existe afin de mettre à niveau et de développer des infrastructures aéroportuaires locales.

La Municipalité prévoit une consultation publique afin de présenter les retombées possibles pour ce projet et voir les intérêts des citoyens au développement de leur communauté.

L'approche aérienne va se faire par la droite où l'activité humaine est nulle. Cet aspect a été réfléchi afin de limiter au maximum l'impact social du projet, car il existe des chalets et habitations par le côté gauche de la piste. Cette approche va être indiquée dans le registre de vols pour tous les avions.

Aspects environnementaux liés au projet

Pour le site même de la piste d'atterrissage, l'impact environnemental est quasi nul, car la piste est déjà existante et qu'il s'agit d'une simple remise à niveau en n'introduisant aucun autre matériel.

Bien sûr que du trafic aérien va avoir un impact environnemental, car les avions qui vont y atterrir consomment du carburant. Cependant, la Municipalité va devoir prévoir une politique de compensation des GES dans ce projet afin de respecter l'environnement par la plantation d'arbres ou autres actions.

Aucune aire de ravitaillement n'est prévue pour les avions, car il y a deux aéroports à proximité. Des bacs de recyclage et des poubelles seront mis à la disposition des usagers. Les déchets et le recyclage seront ramassés par la régie de gestion des matières résiduelles de Manicouagan.

De plus, des kits de déversement de 65 gallons seront disponibles pour les fuites de carburants qui seront installés sur une dalle de béton avec les poubelles et les bacs de recyclage.

Aucun arbre entourant la piste ne sera abattu sauf ceux qui sont sur la piste actuellement et sur les approches afin d'atténuer le bruit. Une bande d'arbres de 100m par endroit sépare la piste et la rue Poulin. La piste est à 211 m de la rue.

Aspects de conformité liés au projet

Selon le chapitre trois de la cinquième édition du document TP 312 : Aérodomes – normes et pratiques recommandées, la piste d'atterrissage actuel, dès que les travaux mentionnés plus haut seront effectués, respectera les normes de Transports Canada.

Toutes les caractéristiques de la piste d'atterrissage seront envoyées à Transport Canada.

Différents avis de conformité sont en annexe de ce document pour appuyer la demande.

Le service d'incendie de la municipalité est maintenant équipé de mousse conforme afin d'éteindre des feux liés aux carburants d'avions.

Afin de se conformer à la réglementation municipale, aucun avion n'atterrira sur la piste entre 23h et 7h du matin, sauf en cas d'urgence.