

MONSIEUR JACQUES SIGOUIN ' PRESIDENT

CHAMBRE DE COMMERCE DE DRUMMOND .

PRESENTATION D UN MEMOIRE

SUR

L AEROPORT MUNICIPAL DE DRUMMONDVILLE

REMIS A M. PIERRE RIVEST DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC.

PAR M. MICHEL LAPIERRE, PRESIDENT DU COMITE DE L,AEROPORT
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DU COMTE DE DRUMMOND.

LE 25 NOVEMBRE 1980.

MEMOIRE - SUR L'AEROPORT MUNICIPAL DE DRUMMONDVILLE.

TABLE DES MATIERES.

. MEMBRES DU COMITE.	1
. CONSTATATIONS	1
. BREF HISTORIQUE	1
. OBJECTIF DU COMITE	2
. ASSEMBLEE FEDERALE-QUEBEC	3
. PLANIFICATION A LONG TERME	4
. TOPOGRAPHIE	5
. SYSTEME ROUTIER	5
. FACTEUR DEVELOPPEMENT	6
. LA CLIENTELE	6
. LES DOUANES	6
. BESOINS INDUSTRIELS	7
. LE FRET	7
. RESISTANCE DES SOLS	7
. LE BRUIT	8
. COUT DE L'INSTRUMENT	8
. CONCLUSION	9
. COPIE RESOLUTION CITE DE DRUMMONDVILLE	10
. COPIE SOUMISSION AIRCOM.	11

Depuis plusieurs années, la Chambre de Commerce par son comité de l'aéroport a fait de nombreuses démarches afin d'obtenir certaines améliorations du côté piste et aussi du côté instrumentation qui permettraient une meilleure utilisation de ces installations.

Ce comité est formé de directeurs de l'Association des Pilotes de Drummondville Inc., du responsable de l'aéroport à la Cité de Drummondville et de membres de la Chambre de Commerce.

CONSTATATIONS.

Le transport aérien est de première importance dans le développement économique du Québec. Ainsi, le Gouvernement du Québec, comme l'a fait l'Alberta et l'Ontario, a décidé de planifier le transport aérien interne et les activités connexes.

En attendant qu'une politique du transport aérien soit définitivement élaborée par le Gouvernement, nous croyons qu'il importe de développer au maximum les aéroports régionaux déjà existants; il est en effet, illusoire de planifier si les éléments ne sont pas suffisamment équipés pour assurer le service élémentaire à la circulation aérienne.

BREF HISTORIQUE.

Dans les années "50", la Cité de Drummondville fait l'acquisition de terrains en bordure de la rivière St-François et situés dans la municipalité de St-Nicéphore.

Sur ces terrains existait déjà une piste construite par des amateurs et la base d'hydravions était aussi en place.

La Cité de Drummondville dans un premier temps assure l'entretien des installations, aménage un aérogare pour le service aux pilotes, et trouve un locataire à l'atelier mécanique

.....2

situé dans le hangar déjà sur place. Un employé municipal voit à donner le service et s'occupe de l'entretien des lieux.

C'est en 1965 que le gouvernement canadien construit et donne à la Cité de Drummondville la piste actuelle qui est de 4000 pieds par 75 pieds, pavée et éclairée. La Cité rénove alors son aérogare et ajoute des services, tel que: radio de type Unicom, pompe à essence près de la rivière pour les hydravions et près de la piste et un opérateur permanent.

Aujourd'hui, ces installations sont toujours en excellent état et les lieux invitants et propres font de cet aéroport un endroit très fréquenté. Il est important d'ajouter que cet aéroport jouit de facilités naturelles exceptionnelles. Il peut accommoder aussi bien les hydravions que les avions sur roues. On y retrouve de plus un nouveau hangar opéré par l'entreprise privée pour faire l'entretien et la réparation des appareils.

OBJECTIFS DU COMITE.

La Cité de Drummondville, actuel propriétaire de l'aéroport défraie en entier l'entretien des lieux. Il est évident que cet aéroport bien que municipal joue un rôle régional. Notre objectif est d'utiliser au maximum les installations actuelles, et pour ce faire, nous sommes convaincus que dans un premier pas, l'installation d'un Radiophare non directionnel pouvant servir aussi bien à la base d'hydravions qu'à la piste, favoriserait l'augmentation du trafic aérien.

Nous sommes convaincus que Drummondville par sa localisation peut jouer un rôle important dans le domaine de l'aviation au Québec. Après de nombreuses discussions avec différents ministères du Gouvernement du Québec et du Fédéral, nous sommes persuadés que les montants d'argent impliqués pour nous doter de ces instru-

.....3.

ments, constitue le moyen le plus économique d'améliorer notre aéroport. D'ailleurs, lors d'une réunion de notre comité, le 29 février 1980, nous en sommes venus à cette conclusion.

PROCES-VERBAL, ASSEMBLEE 29-02-80.

Le 29 février 1980, se tenait au Motel Le Dauphin, une réunion du Comité de Développement de l'Aéroport. Etaient présents: MM. Elphège Massé, Ingénieur au gouvernement du Québec; Robert Cloutier, Ingénieur au Service de Concertation, Ministère des Transports, direction du transport aérien; Benoit Lachance, Ministère des Transports aériens, division du Transport aérien du gouvernement fédéral à Dorval; Jacques D. Pelletier, Service de Planification des Aéroports de Transport Canada; Grégoire Mercure, Paul Levac, Michel Lapierre, Marcel Gagné, Michel Parenteau, Ingénieur Cité de Drummondville, Georges Nijdam, Coordonnateur au Développement Economique, Cité de Drummondville.

Le Comité demande au Ministère des Transport du Canada pourquoi les demandes de la Cité de Drummondville ainsi que de notre comité pour doter l'aéroport d'instruments ont toujours été refusées. On nous répond que pour justifier ces instruments, il faut premièrement: un trafic aérien plus important.

deuxièmement : un service passager régulier, soit par Air-Canada ou un autre transporteur autorisé. Il faudrait donc comme condition préalable l'amménagement d'une piste ayant une longueur minimum d'environ 6000 pieds. Ces messieurs disent toutefois qu'ils n'ont plus de budget pour le développement des aéroports qu'ils ont construits.

Les représentants du Gouvernement Québécois, comme d'ailleurs les membres du comité sont d'accord sur l'argumentation suivante: Pour avoir un trafic aérien plus important, il faut pouvoir recevoir, c'est à dire, permettre aux avions d'atterrir en tout temps. Que se soit sur flotteurs ou sur roues.

.....4

Dans une planification à long terme, en accord avec les politiques gouvernementales de développement de l'aviation au Québec, il serait intéressant d'étudier la construction d'une deuxième piste ou encore retenir que peut-être 1000 ou 1500 pieds supplémentaires à l'actuelle piste de 4000 pieds seraient suffisants.

Le Québec dit: Faites nous une demande pour les instruments;

Le Fédéral dit: Demandez nous de localiser le site idéal pour l'installation des instruments, et demandez une fréquence-radio dès que possible au Fédéral.

Tout le monde semble accorder la priorité aux instruments afin de permettre une utilisation maximum des installations actuelles sachant que le coût de ces instruments est d'environ \$18,000.00 dollars plus l'installation et que le Gouvernement du Québec a déjà fourni à certains aéroports ce genre d'instruments et semble d'accord à faire de même pour Drummondville.

La Cité de Drummondville s'engage à faire l'entretien des instruments, et à nous fournir une résolution du conseil.

Une rencontre s'impose avec M. Morel du Gouvernement du Québec pour planifier à long terme le développement de l'aéroport de Drummondville ou du moins s'assurer que Drummondville figure dans la planification provinciale du Québec. Notre comité croit que l'aéroport de Drummondville pourrait jouer un rôle important

- a) en devenant un aéroport régional pouvant accueillir des avions de catégorie "exécutif".
- b) en devenant un aéroport satellite où un transporteur aérien pourrait se servir de Drummondville pour offrir un service aérien à la population de Trois-Rivières et Sherbrooke qui peuvent maintenant profiter d'un système routier des plus moderne, ce qui facilite l'accès à Drummondville.

.....5

c) en devenant un aéroport-cargo. Déjà, les transporteurs routier ont su évaluer l'importance de la situation géographique de Drummondville puisqu'au delà de dix-sept (17) compagnies de transport ont une base à Drummondville. De plus, nous sommes près du port de Trois-Rivières et des régions économiques en plein développement comprenant l'Estrie.

d) en devenant un aéroport de formation professionnelle pour pilotes. Après plusieurs discussions avec le Ministre de l'Education M. Morin, il semblait que pour l'instant le Cégep de Chicoutimi suffisait. Cette expérience, nous en sommes toujours convaincus, a lieu dans une région beaucoup trop éloignée des centres importants du domaine de l'aviation, tel que Dorval, Mirabel, St-Hubert, etc. De plus, cette école est beaucoup trop loin des centres urbains importants d'où proviennent les candidats étudiants.

TOPOGRAPHIE.

L'aéroport de Drummondville est situé à l'intérieur du Grand Drummondville dans la municipalité de St-Nicéphore, attenante à Drummondville-Sud, sur les bords du plus large bassin formé par la rivière St-François. Le terrain de l'aéroport est une superficie plane, sablonneuse en partie boisée et en partie défrichée. L'altitude est de 350 pieds au-dessus du niveau de la mer.

LE SYSTEME ROUTIER.

L'aéroport est situé plus avantageusement que tout autre au point de vue communication par voies routières; la route transcanadienne (20) est à 8 kilomètres, la route trans-québécoise (51) à 6 kilomètres.

Drummondville est au moyeu de l'axe est-ouest et nord-sud reliant tous les centres urbains importants du Québec.

.....6

L'expression centre du Québec est confirmée par les distances aériennes suivantes:

Montréal - 100 Km.
Québec - 150 Km.
Trois-Rivières - 70 Km.
Sherbrooke - 80 Km.
Sorel - 65 Km.
St-Hyacinthe - 55 Km.
Victoriaville - 60 Km.

FACTEUR DEVELOPPEMENT

On prévoit le développement rapide de la rive sud dans les axes Montréal, Québec et Sherbrooke, Trois-Rivières.

Une foule d'industries légères sont déjà en place dans ces axes commandant d'autres implantations industrielles notamment si les coûts de transport continuent d'augmenter et en raison de l'augmentation du pétrole.

Drummondville dessert déjà 500,000 citoyens dans un rayon de 65 Km.

LA CLIENTELE

En plus d'accueillir les industriels, les sportifs, les avions gouvernementaux et même possiblement dans le cadre de la Défense Civile, les avions citernes spéciaux pour les incendies de forêts. L'aéroport de Drummondville pourrait servir de relais-cible pour le transport à courte distance (genre ADAC) des passagers aux aéroports internationaux de Dorval ou de Mirabel.

Des villes comme Sherbrooke, Victoriaville, Plessisville, Trois-Rivières, Bécancour, Nicolet, Sorel, Asbestos, St-Hyacinthe, Acton Vale, Richmond, Windsor, Bromptonville, Granby pourraient avec avantage en faire leur aéroport de jonction.

DOUANES

Un service douanier est déjà en opération à Drummondville ainsi que des bureaux de courtiers en douanes. Si l'on considère que la zone visée, excluant l'île de Montréal est occupée par plus de 60% de l'industrie légère de la rive sud, il est logique de considérer qu'un aéroport bien équipé et à peu de frais au centre du

.....7

Québec est une opération qui s'impose pour le développement ordonné du Québec. L'essor économique commande une décentralisation des facilités de transport aérien si l'on veut atteindre la décentralisation industrielle et éviter la catastrophique concentration de la population dans l'unique zone montréalaise.

BESOINS DES INDUSTRIELS

L'industriel qui a investi quelques cent mille dollars pour un avion rapide se doit de considérer uniquement une base convenable qui lui est accessible de nuit aussi bien que de jour. Au Québec, comme dans les autres provinces d'ailleurs, il y a un très grand nombre de pistes courtes, sans doute utiles aux propriétaires d'avions légers, mais qui ne répondent plus aux exigences des facteurs de développement économique, celles des industriels qui eux, utilisent des avions rapides et ont besoin de réseaux de pistes plus longues, pavées et éclairées pour les manoeuvres en tout temps. Les pistes courtes, pour l'usage presque exclusif des avions légers, représentent sans doute des avantages touristiques et sportifs mais elles ne sauraient contribuer tellement au service et à l'attraction de l'industrie qui exige désormais des pistes plus longues.

LE FRET

L'acheminement et la distribution du fret pourrait s'effectuer à l'aéroport de Drummondville pour le centre du Québec, évitant les coûts du transport de Mirabel situé à l'extrémité ouest du Québec et sur la trajectoire de Montréal où les circuits routiers sont déjà surchargés.

Drummondville est desservie par les voies ferroviaires du CN & CP. Une prospective des besoins futurs et du développement accéléré de la rive sud nous amène à ces conclusions.

RESISTANCE DES SOLS

Le sol fait partie du groupe E6 de la "C.A.A. Classification" et est composé en grande partie de terre silteuse à faible plasticité.

La capacité portante varie entre 2,500 et 3,500 lbs par pi.². La nappe phréatique se situe à environ 4 pieds. Il n'y a donc

.....8

aucun problème du côté du sol.

LE BRUIT

Conformément au rapport de la Société Kates, Peat, Warwick & Co., traitant des trajectoires d'approche et d'envol des appareils "qui devraient se trouver au-dessus des régions sans constructions domiciliaires" et "permettant de tirer avantage des barrières naturelles qui constituent, par exemple, les boisés et les cours d'eau, de façon à réduire le territoire dont il faut réglementer l'aménagement" on peut dire que l'aéroport de Drummondville est un site idéal. Aucune agglomération importante, aucun aménagement domiciliaire, un vaste plan d'eau est dans le corridor aérien et la surface est à plus de 60 boisée.

L'espace aérien est libre d'obstacle et de trafic existant.

COÛT APPROXIMATIF DE L'INSTRUMENT

La compagnie Aircom Electronique de Montréal nous a fait parvenir à titre d'information une soumission pour le Radiophare non-directionnel avec antenne et le coût approximatif est de \$19,000.00 dollars. La Cité de Drummondville nous a fournie un aperçu du coût de la bâtisse abritant le dit-appareil, soit \$2,700.00 dollars et la clôture de protection est de \$1,200.00 dollars. Les frais en électricité pourraient être de \$600.00 dollars. Evidemment, la localisation de cette installation serait idéalement sur les terrains de la Cité de Drummondville voisin de la piste et près de la rivière St-François afin d'être utile à la base d'hydravions et à la piste. De cette façon, il n'y aurait pas d'acquisition de terrains supplémentaires et les frais d'installation en seraient minimisés.

Veuillez trouver ci-joint la soumission ci-haut mentionnée ainsi que l'extrait du procès-verbal d'une assemblée du Conseil de la Cité de Drummondville.

.....9

Monsieur Rivest, j'espère que vous comprendrez l'importance que l'on attache au rôle que ce Radiophare pourrait jouer à l'aéroport municipal de Drummondville.

Nous, membres du comité, croyons fermement que la Cité de Drummondville a hautement vu à ses responsabilités d'opérateur de l'aéroport en prenant très au sérieux son rôle et en maintenant cette installation en excellente condition.

Comme nous l'avons dit précédemment, l'aéroport de Drummondville joue un rôle régional et ce service est offert et défrayé à 100% par la Cité de Drummondville.

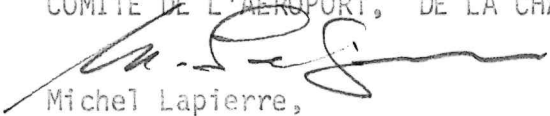
La Cité de Drummondville est maintenant prête à défrayer le coût d'entretien de ce Radiophare puisqu'elle est persuadée comme nous, membres du comité, d'ailleurs qu'il est préférable d'avoir une installation qui fonctionne à 100% alors que les services sont déjà offerts à ce même niveau, et qu'il serait économiquement très avantageux d'avoir cette augmentation de trafic aérien pour le développement de notre région.

Monsieur Rivest, nous vous remercions de l'attention que vous nous avez témoignée lors de cette rencontre.

Veillez agréer l'expression de nos sentiments distingués, nous demeurons,

Vos tout dévoués,

COMITE DE L'AÉROPORT, DE LA CHAMBRE DE COMMERCE CTE DRUMMOND.


Michel Lapierre,
Président.

Marcel Gagné, Paul Levac, Grégoire Mercure.



Bureau du greffier

CITÉ DE DRUMMONDVILLE

re: 143/3/80


EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE
DU 10 MARS 1980

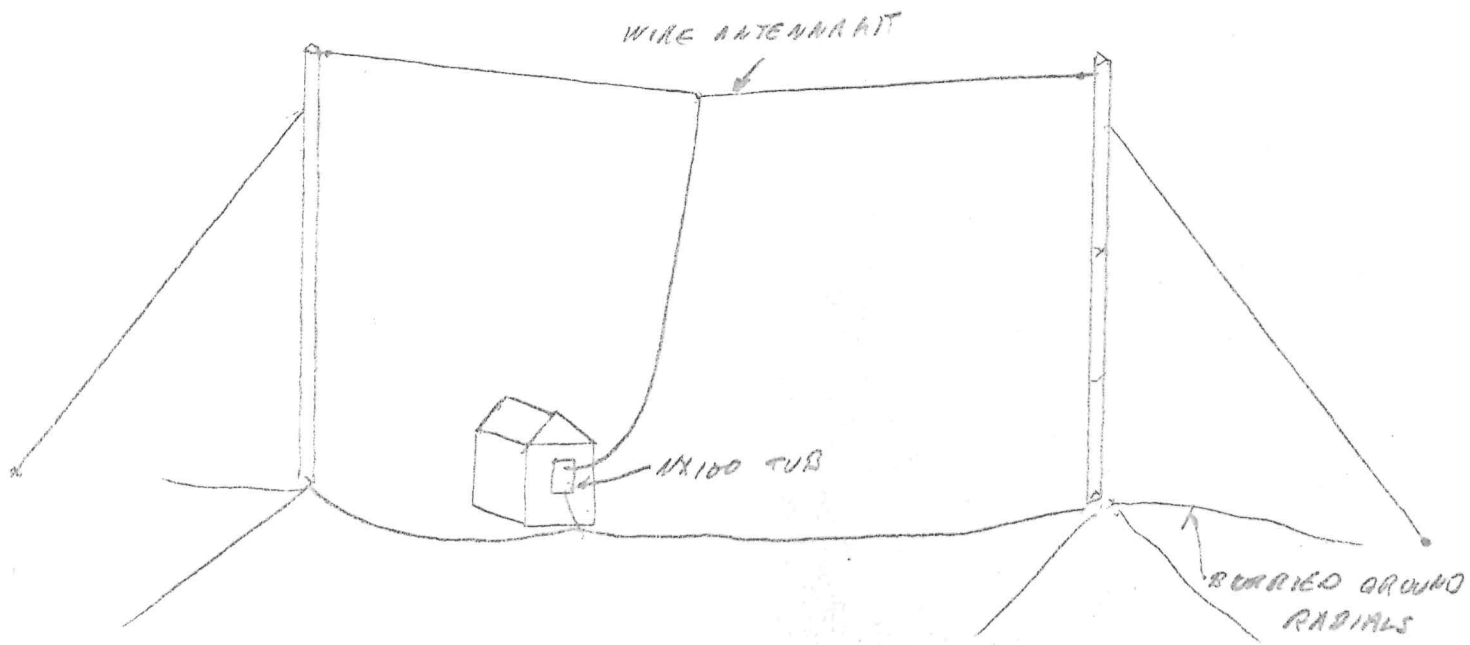
"Attendu que l'installation d'un radiophare non directionnel pourrait rendre de grands services aux usagers de l'aéroport municipal, il est proposé par le conseiller Jean-Paul Généreux, appuyé par le conseiller Lucien Couture:

- 1- QUE demande soit faite au Ministère des transports du Québec de fournir et d'installer un radiophare non directionnel à l'aéroport municipal de Drummondville;
- 2- QUE demande soit faite au Ministère des communications du Canada de désigner une fréquence spécifique au radiophare de Drummondville;
- 3- QUE demande soit faite au Ministère des transports du Canada de choisir le site optimal pour localiser un radiophare non directionnel à proximité de l'aéroport de Drummondville. "

ADOPTE

Extrait authentique du procès-verbal
de l'assemblée du Conseil de la Cité
de Drummondville, tenue le 10 mars
1980.


GREFFIER DE LA CITE



NX 100 TUB	\$ 2,358.00
Kit with ground radials plus wire antenna	1,180.00
2 50 ft. towers with single guy each purchased locally	<u>1,000.00</u>
	\$ 4,538.00
Basic Beacon Price	<u>11,944.00</u>
(Federal Tax included)	\$ 16,482.00 Cdn.

Antenna Option # 2

Polestar PA 35D. Self supporting 35 ft. antenna comes complete with ground radials etc. Not as efficient a radiator as other models. Frequency should be more than 300 KHz for best results. Requires a concrete base.

PA 35 D	\$ 5,525.00
Basic Beacon Price	<u>11,944.00</u>
	\$ 17,469.00 Cdn.

Antenna Option # 3

Polestar PA 40A	\$ 6,071.00	
Lights Kit	<u>485.00</u>	
	6,556.00	
Basic N.D.B. Package	<u>11,944.00</u>	
	\$ 18,500.00	Cdn.

Antenna Option # 4

Polestar PA 60A	\$ 7,020.00	
Lights Kit	<u>527.00</u>	
	7,547.00	
Basic N.D.B. Package	<u>11,944.00</u>	
	\$ 19,491.00	Cdn.

The Polestar PA 40A and PA 60A antennas all come complete with ground radials and guy wires. The PA 60A will give the maximum range.

Some items required by a local contractor not included in this quote:

1. Construction of suitable building.
2. Laying of all underground cables, electricity, ground radials etc.
3. Pouring of concrete antenna base and guy anchor rods. Details for these can be provided if requested.
4. Ground clearing and protective fences if required.
5. Provision of a small crane for antenna erection.

Our labor would include the following:

1. Assembly of antenna on ground before erection if of the PA 40A or PA 60A type.
2. Mount electronic equipment.
3. Tune antenna and test system.

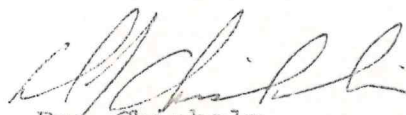
4. Install monitor receiver and antenna where requested.
5. Assist at certification if necessary.

We expect this would take about eight (8) man days at \$250.00 per day, plus travel and living expenses at Drummondville.

Delivery of Nantel beacon would be ten (10) months after receive order. The antennas could be five (5) months after receive order for pre-erection if necessary.

For any detail not clear in this quote, please call myself or Mr. Bob Lessard.

Yours truly,
AIRCOM ELECTRONICS LTD.



Don Chisholm
President

DC/lm