

SECTION VI - PLANIFICATION DES TRANSPORTS AÉRIENS ET RECHERCHES

A. Planification

Il sera nécessaire d'élaborer un Plan directeur de l'aviation dans la région arctique pour définir clairement les installations et les services aériens susceptibles d'être requis pour répondre à la demande prévue dans l'Arctique sur une période de 20 ans. La préparation de ce plan exige des intrants des trois bureaux régionaux de l'Administration canadienne des transports aériens (ACTA) qui ont des responsabilités dans l'Arctique, et doit être terminée en 1984. L'une des questions importantes qui doivent être traitées dans ce plan directeur sera, naturellement, l'impact de l'exploration et de la production pétrolière et gazière dans l'Arctique sur le programme de l'ACTA.

De plus, les plans directeurs régionaux pour la route du nord-ouest et le bassin du Mackenzie doivent être mis à jour au cours des années 1983 et 1984.

Plusieurs plans directeurs de site portant sur le développement à long terme de différents aérodromes dans l'Arctique sont également soit en cours, soit planifiés au cours des 3 ou 5 prochaines années pour les sites suivants:

Frobisher Bay	Rae Edzo
Hall Beach	Fort Providence
Baker Lake	Snowdrift
Fort Smith	Pine Point
Cambridge Bay	Teslin
Fort Franklin	Fort Resolution
Paulatuk	Wrigley
Lac La Martre	Yellowknife

Les mises à jour des plans directeurs de sites qui ont été terminés au cours des années 1970 pour les aérodromes de Norman Wells, Inuvik et Fort Simpson sont également prévues pour les cinq prochaines années.

Étant donné le développement potentiel de l'Arctique, l'ACTA donne une grande importance à l'élaboration d'autant de plans directeurs de sites et de régions que ses ressources le lui permettent au cours des cinq prochaines années. À mesure que l'information devient disponible pendant la préparation de ces plans, l'impact général de l'exploitation des hydrocarbures sur l'infrastructure des transports aériens dans l'Arctique devrait être mieux évalué.