

11 juin 1998

Un éléphant en perte de blancheur... **L'AÉROPORT DE SHERBROOKE: OUTIL DE DÉVELOPPEMENT**

Depuis 1997, après de patientes et laborieuses négociations avec le gouvernement fédéral, l'Aéroport de Sherbrooke est devenu propriété régionale... celle de la Ville de Sherbrooke. Cette infrastructure majeure de transport, évaluée à 10 millions \$, a été transférée à son nouveau propriétaire moyennant des travaux de l'ordre de 1,8 million \$: piste, hangar, éclairage, communications, etc. Qu'on se rassure, cette facture est couverte à 78 % par des subventions autres que locales. Côté fonctionnement, l'aéroport coûte environ 260 000 \$ par année; Sherbrooke en assume 45 %.

Fruit de la démesure des années '60, l'Aéroport de Sherbrooke a connu trois décennies de turbulences, d'essais et d'erreurs qui lui ont conféré un statut peu enviable devenu objet d'une certaine gêne chez les politiciens locaux. Mais pareil équipement régional, si mal en point était-il, a stimulé l'imagination et l'initiative de quelques rêveurs, d'une demi-douzaine d'irréductibles qui ont finalement trouvé le lien synergique entre le rêve et la réalité. Les Boulanger, Beaudoin, Bachand, Fortier



par **Jean-Paul GENDRON**,
président
du journal

et cie ont probablement trouvé, chacun à leur façon, une formule magique pour revigorer ce pachyderme structurel et en faire un véritable moteur économique.

1998 : l'Aéroport de Sherbrooke, localisé dans le Canton Eaton, c'est : 30 000 arrivées et départs annuellement, une station d'information en vol, un hangar ultramoderne, une gamme presque complète de services de première ligne à l'aviation civile et militaire, un transporteur «réacté» (Conceptair), un concepteur et constructeur de petits avions (Dédalius), deux écoles de pilotage, une des meilleures tables du Haut-Saint-Fran-

çois (les frères Beaudoin), une forêt de démonstration, un parc industriel en devenir... et plusieurs projets en gestation. Le Comité administratif de l'Aéroport de Sherbrooke (CAAS), composé de représentants politiques et économiques de Sherbrooke et du Haut-Saint-François, gère ses affaires courantes et sa destinée. Bref, une catégorie de véritables développeurs de la région ne voient pas l'aéroport comme un équipement lourdaud truffé de critiques à courte vue, mais plutôt comme l'assise d'une nouvelle forme de développement concerté entre partenaires politiques et économiques éclairés capables de globalité. D'ailleurs, essayez donc d'imaginer une stratégie de promotion économique estrienne sans mention de l'Aéroport de Sherbrooke ?

Pas trop convaincu? Attendez de voir! Les 26, 27 et 28 juin, trois cents «faucheurs de marguerites» avec leurs volatiles en toile, en plastique ou en métal vont sillonner les cieux du Haut-Saint-François, question de nous rappeler que notre aéroport régional est maintenant sur un envol de fierté et de confiance.