



Le 2 août 2017

L'honorable Wayne Easter  
Président  
Comité permanent des finances  
Chambre des communes

Par courriel : [FINA@parl.gc.ca](mailto:FINA@parl.gc.ca)

**Mémoire soumis par la NATA – FINA PBC – Consultations prébudgétaires du Comité permanent des finances en vue du budget de 2018**

Monsieur,

La composition de la Northern Air Transport Association (NATA) est représentative de tous les aspects des opérations aériennes menées dans les régions nordiques et éloignées, notamment le service passager à horaire fixe 705-704, les transporteurs de fret de la ligne principale, les transporteurs aériens de type 703, les hélicoptères et les opérations spécialisées, y compris les capacités d'évacuation médicale reconnues à l'échelle internationale. Nos exploitants s'engagent à respecter les normes les plus élevées possible et à coopérer avec tous les organismes gouvernementaux en vue de respecter ces normes, et ce, en appliquant les règles et les pratiques recommandées qui sont logiques et qui soutiennent l'industrie de l'aviation canadienne.

Nous tenons à remercier le comité et son personnel d'avoir inclus la NATA, qui représente les opérations menées dans les régions nordiques et éloignées partout au Canada, dans ces importantes discussions sur l'investissement dans l'infrastructure de sécurité des systèmes. Il arrive trop souvent que la politique en matière d'aviation se fonde sur les services aériens offerts dans le sud du pays. Le gouvernement actuel et divers comités, comme FINAC, n'ont ménagé aucun effort pour comprendre les problèmes propres à l'aviation dans les régions nordiques et éloignées. Ceci est important parce que les membres de la NATA s'inquiètent du manque de compréhension des affaires du Nord du régulateur et de sa réticence à s'engager dans des consultations approfondies.

La publication récente des Règles sur les temps de vol et de service dans la *Gazette du Canada* le 1<sup>er</sup> juillet 2017 souligne le problème d'une réglementation qui n'a pas tenu compte adéquatement de l'incidence financière des nouvelles règles. Pour être précis :

- **Ces coûts – qui se chiffrent en millions de dollars pour certains exploitants – se répercuteront sur les communautés et les utilisateurs qu'ils desservent, ce qui porte atteinte à l'infrastructure de connectivité des transports dans les régions éloignées du Nord du Canada qui n'ont pas de solutions de rechange.**
- **De nombreux petits exploitants devront réévaluer la viabilité de leurs entreprises. Certains d'entre eux ont déjà déclaré que les règles les obligeraient à cesser leurs activités. Cela peut avoir toutes sortes de conséquences, de l'accès réduit au transport aérien à la perte de services médicaux, de services de lutte contre les feux de forêt, de l'accès à la**

**nourriture et aux produits essentiels, ou à tout le moins, une augmentation significative des coûts de ces biens et services pour les communautés les moins susceptibles de se le permettre.**

Il faut augmenter le financement prévu pour le développement de l'infrastructure de l'aviation du Nord conformément au plan du gouvernement fédéral Transport 2030 – Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada.

L'investissement dans de nouvelles technologies rehaussera la sécurité du système, une infrastructure améliorée augmentera la fiabilité des services dans les collectivités éloignées du Nord et des programmes de financement seront nécessaires pour encourager les employeurs à investir dans l'embauche de nouveaux diplômés afin de renforcer les capacités générales de main-d'œuvre de se conformer aux nouvelles règles.

Nous sommes enchantés d'avoir l'occasion de donner suite aux questions propres à l'aviation à des fins d'examen par le Comité permanent des finances et les consultations prébudgétaires. Ceci est conforme à notre position selon laquelle toutes les discussions sont utiles pour améliorer un système déjà très bon.

Nous croyons qu'il est important de souligner le haut niveau actuel d'efficacité opérationnelle atteint par l'industrie de l'aviation dans son ensemble et les exploitants du Nord et des régions éloignées, en dépit du manque de soutien des infrastructures du gouvernement fédéral et de la stratégie à long terme définie récemment dans le Rapport du Bureau du vérificateur général sur l'infrastructure de l'aviation civile dans le Nord – Transports Canada de mai 2017.

Voici les recommandations de ce rapport qui donnent l'impulsion aux considérations prébudgétaires, car les défis sont considérables compte tenu des nombreux projets dignes d'un investissement de la part du gouvernement fédéral :

### **Recommandations du BVG concernant le soutien aux besoins en infrastructure des aéroports nordiques éloignés**

<b>Recommandations</b>	<b>Réponses</b>
<p><b>6.51</b> Transports Canada, en collaboration avec les parties prenantes, devrait diriger l'élaboration d'une stratégie à long terme pour les infrastructures aéroportuaires dans le Nord. La stratégie devrait définir clairement le rôle que jouera le Ministère pour répondre aux besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord. <a href="#">(6.44-6.50)</a></p>	<p><b>Réponse du Ministère</b> – Recommandation acceptée. Pour répondre aux besoins des collectivités du Nord, Transports Canada travaillera avec les gouvernements territoriaux et d'autres ministères du gouvernement fédéral ainsi que différents partenaires pour identifier les priorités partagées pour les infrastructures de transport du Nord, y compris, mais sans s'y limiter, les aéroports du Nord.</p>
<p><b>6.60</b> Transports Canada devrait collaborer avec les parties prenantes pour déterminer les sources de financement qui permettraient de répondre aux besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord. <a href="#">(6.52-6.59)</a></p>	<p><b>Réponse du Ministère</b> – Recommandation acceptée. Transports Canada continuera de travailler avec les territoires et les provinces pour déterminer les priorités quant aux investissements qui répondent aux besoins d'infrastructure des aéroports dans les collectivités du Nord. Le budget de 2017 a permis d'identifier des domaines d'investissement dans les infrastructures qui pourraient s'aligner sur ces priorités.</p>

Vous trouverez ci-joint les résolutions 2017 de la NATA relatives aux exigences en matière d'investissement dans les infrastructures du Nord et éloignées, ainsi que des questions comme les règles sur

le temps de vol et de service susmentionnées qui réduisent l'efficacité opérationnelle, ce qui augmente les coûts pour tous les échelons de la société du Nord canadien.

NATA encourage le Comité permanent des finances à rencontrer les parties prenantes du Nord lors d'un forum régulier plus officiel pour répondre aux besoins de transport aérien des collectivités du Nord et des régions éloignées. Nous serions prêts à fournir un mémoire complet au Comité si cela aidait à reconnaître les réalités opérationnelles et les priorités de financement du Nord.

Cordialement,



Glenn Priestley  
Directeur général



## Résolution n° 2017-1

### Sécurité du système d'aviation dans les régions nordiques et éloignées

Tout en reconnaissant le déficit substantiel dans le soutien à l'infrastructure et les consultations éclairées telles que présentées dans l'Examen de la *Loi sur les transports du Canada de 2015*, ainsi que dans le rapport du vérificateur général de mai 2017 sur l'infrastructure du Nord, il serait utile pour Transports Canada d'organiser, en partenariat avec la NATA, une série de rencontres trimestrielles utilisant sa conférence annuelle comme un forum pour amorcer des consultations adéquates assurant la sécurité et l'efficacité du transport aérien.

Examiner les exigences de l'infrastructure du Nord, ainsi que toutes les règles prescrites proposées pour l'impact sur la société nordique et les besoins en matière de services. Cette nouvelle résolution fera référence aux anciennes résolutions :

1. Questions économiques du Nord
2. Financement des aéroports du Nord – Mise à jour pour tenir compte de la reconnaissance des « aéroports essentiels » dans les régions nordiques et éloignées pour les infrastructures prioritaires afin de soutenir la sécurité opérationnelle des évacuations médicales ainsi que la définition de Nord du vérificateur général de manière à englober de nombreux aéroports du Nord et des régions éloignées dans les provinces et les régions côtières du Canada.
3. Certification des aéroports par rapport à enregistrement

#### **Problèmes économiques des transporteurs aériens du Nord**

Attendu que les transporteurs aériens du Nord font partie intégrante de l'économie nordique, représentant une part importante du produit intérieur brut territorial et de l'emploi territorial du secteur privé;

Attendu que les transporteurs aériens du Nord offrent des services essentiels aux collectivités éloignées du Nord; et

Attendu que les transporteurs aériens du Nord fournissent des investissements importants et des débouchés professionnels pour les Autochtones;

Attendu que tous les attributs susmentionnés des transporteurs aériens du Nord sont conformes aux mandats établis des acteurs du secteur public du Nord, y compris les ministères territoriaux du Développement économique et du Tourisme, le ministère fédéral des Affaires autochtones et du Développement du Nord, l'Agence canadienne de développement économique du Nord (CanNor) et Transports Canada;

Attendu que l'étude sur les services aériens du Nord, réalisée au nom de Transports Canada par Inter Vistas Consulting, a reconnu bon nombre des considérations susmentionnées, mais n'a recommandé aucune initiative politique pour reconnaître et appuyer le rôle des transporteurs aériens du Nord dans l'économie du Nord ou dans le système de transport aérien canadien, et

Attendu que les voyages fédéraux et territoriaux représentent une proportion importante du trafic du réseau des circuits du Nord et pourraient donc être utilisés efficacement pour appuyer les mandats établis des acteurs du secteur public susmentionnés, en fournissant aux transporteurs aériens du Nord des revenus essentiels précieux.

**Il est résolu que :**

**Transports Canada sera encouragé à élaborer une politique qui reconnaisse et appuie le rôle des transporteurs aériens du Nord dans l'économie du Nord et dans le réseau de transport aérien du Canada;**

**Les autres acteurs fédéraux et territoriaux du Nord, y compris les ministères territoriaux du Tourisme et du Développement économique, AADNC et CanNor devraient être encouragés à élaborer des politiques de voyage et autres qui**

**reconnaissent et soutiennent le rôle des transporteurs aériens du Nord dans  
l'économie du Nord.**

Adoptée lors de la 41<sup>e</sup> assemblée générale annuelle à Yellowknife, le 26 avril 2017

## **Financement des aéroports du Nord**

Attendu que de nombreux aéroports du Nord disposent de pistes de gravier plus courtes conçues pour les avions de générations plus anciennes et qui ne conviennent pas aux avions modernes et économes en carburant;

Attendu que de nombreux aéroports du Nord sont confrontés à un potentiel important de dégradation des pistes due au changement climatique;

Attendu que la conformité aux changements de réglementation et les nouvelles réglementations imposées après la dévolution des aéroports du gouvernement fédéral entraînent des difficultés financières pour les exploitants d'aéroports;

Attendu que bon nombre des installations terminales des aéroports ne répondent plus adéquatement aux besoins des communautés; et

Attendu que bon nombre de ces exigences ne tiennent pas compte des exigences d'admissibilité du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) existant;

Attendu que beaucoup de ces aéroports du Nord desservent des communautés éloignées sans autre moyen de transport à l'année et sont la bouée de sauvetage de la communauté et forment des éléments clés de la souveraineté du Nord et de l'infrastructure de recherche et de sauvetage;

**Il est résolu que :**

**Le gouvernement fédéral crée un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) avec des critères d'admissibilité plus larges et un financement supplémentaire pour le PAIA existant afin d'assurer la mise à jour et la viabilité à long terme de cette infrastructure nordique essentielle.**

Adoptée lors de la 41<sup>e</sup> assemblée générale annuelle à Yellowknife, le 26 avril 2017

## **Certification des aéroports par rapport à l'enregistrement**

Alors qu'il arrive que de nombreux aéroports enregistrés reçoivent une grande quantité de trafic de passagers par avion avec de gros aéronefs, alors que certains aéroports certifiés ne reçoivent que très peu de trafic de passagers avec de petits aéronefs et

Attendu que le fait d'avoir un aéroport certifié pour être en mesure d'avoir un service de passagers régulier dans de nombreux cas n'ajoute que des coûts et des frais généraux sans gain de sécurité, et

Attendu que la capacité de recevoir le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) est limitée aux aéroports certifiés; et

Attendu que l'obligation de certifier un aéroport pour le service régulier de voyageurs a des répercussions négatives sur les petites communautés, les marchés saisonniers et les destinations touristiques;

**Il est résolu que :**

**Transports Canada envisage un processus axé sur les risques qui permette le trafic régulier de passagers à faible volume dans les aéroports enregistrés et que, conjointement avec cette initiative, on envisage d'étendre l'admissibilité au PAIA de manière à inclure ces aéroports à faible volume.**

Adoptée lors de la 41<sup>e</sup> assemblée générale annuelle à Yellowknife, le 26 avril 2017

**Le Rapport 6 – Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord – Transports Canada, publié le 16 mai 2017, appuie les résolutions la NATA ci-dessus – L'audit complet peut être consulté ici :**

---

[http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/att\\_f\\_42265.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/att_f_42265.html)

[http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/francais/parl\\_oag\\_201705\\_06\\_f\\_42228.html#hd3b](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/francais/parl_oag_201705_06_f_42228.html#hd3b)





### Résolution 2017-3

#### **Processus consultatif de Transports Canada concernant les temps de vol et de service**

Attendu que Transports Canada a l'intention de moderniser la réglementation encadrant la fatigue des membres de l'équipage de vol effectuant des vols commerciaux au Canada;

Attendu que Transports Canada a toujours affirmé durant les consultations qu'il y a eu à ce jour que son objectif était d'établir un ensemble de règlements qui régiraient l'industrie entière;

Attendu qu'une telle approche unique imposerait des restrictions quant aux temps de vol et de service des exploitants régis par les sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC, ce qui entraverait gravement la capacité de l'industrie à mener des opérations sécuritaires dans de nombreuses circonstances;

Attendu que tous les autres organismes de réglementation ont reconnu que ne pas inclure les petits aéronefs dans la réglementation régissant les grands transporteurs internationaux entraîne des différences à l'égard des opérations;

Attendu que la dernière consultation avec Transports Canada en 2015 s'est terminée par la reconnaissance qu'il n'existait pas « d'approche unique » et que Transports Canada allait mettre en place une approche progressive visant d'abord les exploitants régis par la sous-partie 705 et qu'il y aurait d'autres consultations au sujet de tous les autres types d'opérations;

Attendu que le rapport Emerson de 2015 sur les réseaux de transport canadien recommande ce qui suit au gouvernement du Canada : « S'assurer que les changements réglementaires tiennent compte de manière adéquate et cohérente des besoins et des défis uniques des exploitants dans le Nord. Le gouvernement fédéral devrait s'assurer que la réglementation est raisonnable pour la situation dans le Nord et devrait offrir une compensation aux territoires pour les mesures de sécurité et de sûreté obligatoires. »

Attendu que le règlement proposé :

- réduira la sécurité aérienne et mettra les Canadiens en danger
- imposera des difficultés économiques à la population et aux communautés canadiennes
- réduira encore la compétitivité du secteur de l'aviation au Canada ouvrant davantage les portes aux fournisseurs américains moins chers

- entraînera des pertes d'emplois, la fermeture des entreprises d'aviation canadiennes et des entreprises de soutien dans de nombreuses collectivités. De nombreuses communautés perdront la ligne de communication vitale que constitue l'aviation ou verront augmenter considérablement le coût du service.

**Il est résolu que :**

**Transports Canada n'aille pas de l'avant avec toute autre réglementation concernant les temps de vol et de service touchant les exploitants régis par les sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC jusqu'à ce que la situation unique à laquelle sont exposés ces exploitants fasse l'objet de discussions appropriées avec l'industrie et que cela se reflète par la proposition d'une réglementation tenant compte de leurs différences.**

Adoptée lors de la 41<sup>e</sup> assemblée générale annuelle à Yellowknife, le 26 avril 2017