



Le 5 novembre 2018

L'honorable Maryanne Mihachuk  
Présidente

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord  
Chambre des communes

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

**Mémoire présenté par la Northern Air Transport Association au Comité permanent des affaires autochtones et du Nord – Étude des projets et des stratégies d'infrastructure**

Madame la Présidente,

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, les vols nolisés, le transport par hélicoptère et les opérations spécialisées, y compris les services d'évacuation médicale et de lutte contre les incendies, reconnus à l'échelle internationale.

La NATA a été créée il y a plus de quarante ans afin de mettre sur pied des systèmes de transport aérien sûrs et efficaces pour soutenir le développement économique dans les régions nordiques et éloignées du Canada. Vous trouverez ci-joint une carte du Canada, utile pour comprendre les défis auxquels les exploitants aériens font face quotidiennement.

Ce mémoire porte sur quatre questions précises relatives à l'infrastructure de l'aviation qui seront examinées par le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord. Ces quatre questions sont cruciales pour fournir des services essentiels aux collectivités qui ont un accès limité, voire nul, à d'autres moyens de transport. Ces quatre questions sont importantes pour le développement économique du Nord et des régions éloignées du Canada.

1. Information météorologique pour l'aviation
2. Infrastructure aéroportuaire
3. Aides d'approche de piste
4. Besoins en matière de main d'œuvre et de compétences dans le secteur de l'aviation

Nous tenons à remercier le Comité et son personnel d'avoir inclus la NATA dans ces importantes discussions sur l'investissement dans l'infrastructure de sécurité des systèmes aériens.



Cordialement,

Glenn Priestley  
Directeur général



## **Mémoire sur l'étude des projets et des stratégies d'infrastructure dans le Nord**

### **Présentation au Comité permanent des affaires autochtones et du Nord**

#### **Northern Air Transport Association**

**5 novembre 2018**

#### **Introduction**

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, les vols nolisés, le transport par hélicoptère et les opérations spécialisées, y compris les services d'évacuation médicale et de lutte contre les incendies, reconnus à l'échelle internationale.

La NATA a été créée il y a plus de quarante ans afin de mettre sur pied des systèmes de transport aérien sûrs et efficaces pour soutenir le développement économique dans les régions nordiques et éloignées du Canada. Vous trouverez ci-joint une carte du Canada, utile pour comprendre les défis auxquels les exploitants aériens font face quotidiennement en fournissant des services essentiels aux collectivités qui n'ont pas accès à un autre moyen de transport.

La gestion de la sécurité des systèmes opérationnels est une question complexe qui se pose tous les jours pour les exploitants aériens et les intervenants du Nord. Les exploitants du Nord doivent trouver des solutions à des problèmes opérationnels qui n'existent tout simplement pas dans le sud du Canada. Par exemple, la planification de vols longue distance avec des informations météorologiques limitées vers des aéroports où les pistes répondent à des normes minimales.

Les partenariats commerciaux avec de nombreux groupes inuits et des Premières Nations constituent un aspect unique des opérations aériennes dans le Nord et dans les régions éloignées. La fierté d'être propriétaire et la reconnaissance des diverses cultures créent entre le transporteur aérien et le client un lien spécial qui n'existe nulle part ailleurs. Cet engagement comprend la prestation d'un service essentiel avec les aéronefs les plus modernes possible. Toutefois, ce service est limité par l'infrastructure existante.



Ce mémoire vise à mettre en lumière quatre questions précises relatives à l'infrastructure de l'aviation qui seront examinées par le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord. Une attention particulière est accordée aux progrès technologiques susceptibles d'améliorer l'efficacité opérationnelle, d'atténuer l'impact environnemental et d'offrir des solutions pour relever le défi du développement d'une main-d'œuvre nordique dans l'industrie aéronautique.

**Information météorologique pour l'aviation** – La précision des prévisions météorologiques pour les aéroports de destination et de décollage est vitale pour la sécurité des systèmes opérationnels. La NATA appuie les objectifs du plan *Transports 2030 – Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada* du gouvernement fédéral. L'investissement dans la nouvelle technologie améliorera la sécurité des systèmes; l'amélioration de l'infrastructure accroîtra la fiabilité des services offerts aux collectivités nordiques et éloignées. Les progrès des systèmes automatisés d'observations météorologiques (AWOS) peuvent améliorer la capacité de production de rapports météorologiques et, dans certains cas, modifier le rôle de l'observateur humain. Toutefois, le maintien de la motivation de la main-d'œuvre locale devrait être pris en compte dans tout plan de développement des ressources humaines et dans tous les aspects de la sécurité des systèmes.

**Infrastructure aéroportuaire** – De nombreux rapports récents ont souligné la nécessité d'allonger et de renforcer les pistes nordiques et en régions éloignées, notamment le rapport de juillet 2017 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et le rapport *Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord — Transports Canada* de mai 2017 du Bureau du vérificateur général du Canada.

La norme relative à la longueur des pistes des aéroports du Nord a été établie à 3 500 pi dans les années 1970. Compte tenu des changements subséquents apportés aux normes en matière d'équipement, de réglementation et de sécurité, cette longueur ne convient plus.

Des pistes trop courtes limitent la taille des avions et, par conséquent, leur capacité de charge, ce qui augmente le coût global de la vie et le stress causé à l'environnement.

**Exemple de problème de sécurité des systèmes** – Les emplacements des aéroports du Nord présentent des conditions presque parfaites pour une illusion nocturne appelée l'effet de trou noir. La seule manière d'éviter cette illusion est d'installer un balisage de piste de haute qualité. La plupart des aéroports éloignés ne disposent pas de feux d'identification d'extrémité de piste ni de balisage à haute intensité. La norme minimale



de balisage de piste doit comprendre un balisage lumineux d'aéroport télécommandé (ARCAL) et un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) ainsi qu'un balisage de piste à haute intensité.

**Aides à la navigation d'approche de piste** – Chaque rapport récent sur l'infrastructure de l'aviation dans le Nord fait également état de la nécessité d'effectuer davantage d'approches aux instruments par satellite et d'améliorer les systèmes d'éclairage des pistes pour accroître la fiabilité opérationnelle. Les exploitants qui fournissent des services essentiels sont obligés d'utiliser des technologies et des procédures de navigation désuètes, ce qui augmente le risque opérationnel.

Exemple de problème de sécurité du système signalé par l'opérateur – « Il existe un certain nombre de collectivités éloignées offrant une approche aux instruments marginale qu'il faut améliorer. Les approches actuelles à ces aéroports présentent un risque considérablement plus élevé. Ces approches sont tributaires de radiophares non directionnels (NDB) qui fournissent des données beaucoup moins nombreuses et précises que le système de localisation GPS. Dans bien des cas, ces approches exigent aussi que l'équipage de conduite adopte une approche indirecte. Bien qu'elles satisfassent à toutes les normes réglementaires, on les considère partout comme des approches à haut risque. Ces approches exigent aussi une meilleure visibilité et un plafond plus élevé, ce qui réduit les chances d'atterrissage par mauvais temps. Ces approches marginales ne constituent pas seulement une préoccupation pour la sécurité, mais augmentent aussi les périodes pendant lesquelles les collectivités éloignées sont dépourvues de services d'urgence et de services essentiels en raison de la météo. La norme minimale en matière d'approche à tous les aéroports éloignés doit comprendre la technologie GPS/LPV à toutes les extrémités de piste [traduction]. »

**Augmentation de la main-d'œuvre du Nord et de la main-d'œuvre non traditionnelle dans le secteur de l'aviation** – Accroître le recrutement, la formation et le maintien en poste des habitants du Nord pour les emplois dans l'aviation dans le Nord, dans le but d'accroître la participation des groupes démographiques non traditionnels.

Les 2 et 3 octobre 2018, le ministre des Transports a prononcé le discours d'ouverture d'un forum sur la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation. Ses observations ont souligné l'importance de développer une main-d'œuvre aéronautique compétente pour assurer la sécurité des systèmes.



Le ministre a également abordé le défi d'attirer la prochaine génération de travailleurs de l'aviation, en particulier les groupes non traditionnels comme les femmes, les Autochtones et les autres minorités visibles sous-représentées. Bien que le forum ait porté principalement sur la pénurie dans les équipages de conduite et les solutions à y apporter, il y a une pénurie de personnel pour toutes les professions liées à l'aviation dans le Nord et dans les régions éloignées.

Divers obstacles doivent être pris en considération pour élaborer un programme qui permettrait d'attirer, de former et de retenir des jeunes du Nord pour des emplois liés à l'aviation.

Les méthodes de formation doivent être souples parce que, comme discuté dans le forum sur les pénuries dans le domaine de l'aviation, il est problématique pour les étudiants de devoir quitter leur domicile et leur communauté pour aller dans une école éloignée pendant une longue période de temps. Il est possible d'offrir davantage de mentorat et de formation en cours d'emploi financés par le gouvernement fédéral et parrainés par l'industrie, adaptés aux besoins culturels particuliers et aux exigences de perfectionnement des compétences propres à l'entreprise.

C'est le genre de programme qui sensibilise les gens et accroît leur confiance en soi et qui devrait bénéficier d'un financement fédéral et d'une plus grande participation directe de la collectivité.

Comme l'a souligné un témoin précédent :

« Lorsqu'on investit dans les gens qui y vivent, c'est une occasion fantastique pour la croissance et le développement de nos collectivités. L'argent est investi dans nos collectivités. Les gens qui y vivent sont en mesure de redonner à la collectivité. Ils subviennent mieux aux besoins de leur famille. Ils sont en mesure de redonner plus à la communauté. Ils ont une vie meilleure et plus enrichissante. Ils ont une meilleure estime de soi. C'est tellement plus sain pour les gens dans leurs propres communautés...  
[TRADUCTION] »

Il est nécessaire de mettre sur pied un comité de main-d'œuvre et de compétences pour l'aviation dans le Nord et les régions éloignées composé d'intervenants régionaux, y compris des fournisseurs de services, des organismes de réglementation et des représentants territoriaux, afin d'évaluer les besoins en matière d'aviation et d'élaborer une stratégie de main-d'œuvre qualifiée pour tout le Nord et les régions éloignées du Canada.



La 43<sup>e</sup> conférence de la NATA sur l'aviation dans le Nord et les régions éloignées aura lieu du 28 avril au 1<sup>er</sup> mai 2019 à Yellowknife.

L'importante discussion sur l'infrastructure de l'aviation dans le Nord et dans les régions éloignées se poursuivra avec la tenue d'un atelier sur le développement des aéroports, ainsi que sur le recrutement d'une main-d'œuvre de l'aviation encore plus diversifiée dans le Nord.

Merci

Glenn Priestley  
Directeur général

