

CONNECTIVITÉ AÉRIENNE ET INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE DANS LE NORD CANADIEN

Alexandre G. de Barros, Marcela Coelho Lopes et Iyad Sahnoon

RÉSUMÉ

Dans le but d'analyser les infrastructures et les services de transport aérien actuellement en place le long du corridor nordique canadien, une liste de collectivités éloignées a été consultée et étudiée. Au total, 182 collectivités ont été évaluées par Transports Canada ou par les provinces et les territoires. Cent quarante-six d'entre elles se trouvent le long de la zone du tracé théorique du corridor nordique canadien. Ces communautés font l'objet de notre étude, qui vise à répondre aux questions suivantes :

1. Quel est le niveau actuel des infrastructures et des services de transport aérien?
2. Quelles sont les politiques fédérales et territoriales actuelles concernant la connectivité aérienne du Nord et de l'Arctique?
3. Quel est l'impact potentiel des changements climatiques sur les systèmes de transport aérien dans le Nord canadien?

POLITIQUES ET LÉGISLATION

Au Canada, le transport aérien est réglementé par le gouvernement fédéral. À ce titre, il n'y a pas de politiques provinciales ou territoriales concernant le transport aérien. Les services de transport aérien au Canada ne sont assujettis à aucune réglementation économique. Les compagnies aériennes et les exploitants d'aéronefs en général sont libres de fixer les itinéraires et les tarifs comme ils le souhaitent, sous réserve des règles de sécurité opérationnelle. Ainsi, les services aériens dans le Nord sont généralement assujettis à l'offre et à la demande.

La Loi relative aux cessions d'aéroports, qui a créé le Réseau national des aéroports, ne prévoit aucune disposition spéciale pour les aéroports du Nord canadien.

La Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile a transféré l'exploitation des services de navigation aérienne à une société privée sans but lucratif nommée NAV Canada. La loi comprend des dispositions pour le maintien des services de navigation aérienne dans les collectivités nordiques et éloignées, exigeant que NAV Canada donne un préavis pour tout changement de service qui pourrait toucher ces collectivités. Si les communautés concernées rejettent le changement proposé, celui-ci doit être approuvé par le ministre des Transports.

En 2016, le gouvernement du Canada a entamé des discussions afin d'établir un cadre pour une politique spécifique à la région de l'Arctique et du Nord canadien. Ces travaux ont permis d'établir que de meilleures installations aéroportuaires constituaient un des principaux besoins en matière d'infrastructure dans la région. Au moment de la rédaction du présent rapport, aucune politique spécifique n'avait été établie pour répondre à ce besoin.

ACCESSIBILITÉ DES COMMUNAUTÉS ÉLOIGNÉES AUX AÉROPORTS PROCHES

Cent quarante des 146 communautés éloignées faisant l'objet de cette étude sont desservies par un aéroport à proximité. Trois communautés sont desservies par des hydroaérodromes. Seules trois collectivités de la Colombie-Britannique n'ont ni aéroport ni aérodrome à proximité.

Dans plupart des communautés, l'accès à l'aéroport est pavé ou en gravier. La distance entre les communautés et leur aéroport respectif est raisonnable, allant de 0 à 20 km, à l'exception de Keno qui se trouve à plus de 50 km de l'aéroport de Mayo (Yukon) et d'Iskut située à 86 km de l'aéroport de Dease Lake (C.-B.).

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

En général, l'infrastructure aéroportuaire en place offre un service adéquat aux collectivités éloignées du Nord canadien. Trois des 146 communautés incluses dans cette étude n'ont pas accès à un aéroport à proximité, et trois autres ne sont accessibles que par hydravion. Deux sont accessibles par la route avec des distances entre 50 et 90 km. Les 138 autres collectivités sont desservies par un aéroport situé à 20 km ou moins.

Des améliorations pourraient être nécessaires dans plusieurs aéroports afin d'assurer l'accessibilité et la commodité toute l'année et par tous les temps. Quarante-deux pour cent des aéroports ne sont pas équipés pour le vol aux instruments et ne peuvent être utilisés que dans des conditions de vol à vue. Il convient de noter que la simple disponibilité de procédures d'approche aux instruments ne garantit pas le service, car ces procédures nécessitent des pilotes formés et des aéronefs équipés d'instruments. Quatre-vingt-cinq pour cent des pistes ne sont pas pavées, ce qui nuit à l'entretien et à la durabilité des aéronefs. Trente pour cent des aéroports n'offrent pas d'entretien hivernal, ce qui peut affecter leur disponibilité pendant et après les tempêtes de neige et de verglas. Vingt pour cent des aéroports ne disposent pas d'aérogare, laissant le traitement des passagers et du fret soumis aux intempéries. Les coûts et avantages de l'amélioration de ces aéroports sont susceptibles de varier d'un endroit à l'autre et doivent être évalués au cas par cas.

CONNECTIVITÉ AÉRIENNE

Comparativement à d'autres communautés, la majorité des communautés éloignées du nord des provinces sont généralement bien connectées, avec des services réguliers les reliant aux aéroports régionaux et internationaux. Il existe cependant plusieurs aéroports avec des services commerciaux limités ou inexistantes. Dix-huit pour cent des aéroports faisant objet de cette étude n'ont pas de services commerciaux qui les relient régulièrement à d'autres collectivités. Sept aéroports ne sont desservis que par des services d'affrètement.

Même dans le cas des 109 aéroports qui bénéficient de services réguliers, les vols sont peu fréquents et coûteux – il convient toutefois de noter que cette étude ne comprenait pas d'évaluation des prix des billets d'avion desservant les collectivités éloignées du Nord.

Une autre limite de cette étude est l'absence d'information sur les services de fret et d'ambulance. Pour ce dernier, l'infrastructure de piste existante – en termes de longueur et de surface – est suffisante pour accueillir des avions avec des portées suffisantes pour les connecter à un aéroport ou une communauté plus vastes. Le fret, cependant, est sévèrement limité par la taille des avions aptes à utiliser les pistes existantes. Seuls 44 % des aéroports peuvent accueillir des avions à réaction et des avions à turbopropulseurs plus gros. Une fois de plus, le cadre de la présente étude n'inclut pas une analyse économique des opérations de fret et des améliorations nécessaires pour améliorer ce type de service.

Cette étude se limite uniquement à une évaluation des services aériens dans les collectivités éloignées du Nord. Même si une grande partie des communautés disposent de services adéquats de ce point de vue, il faut noter que cela n'implique nullement que leurs besoins en matière de transport soient comblés. Même dans les grandes communautés et les agglomérations urbaines, le transport des biens et des personnes repose principalement sur le transport terrestre, le transport aérien offrant des liaisons plus rapides pour les déplacements de plus grande valeur.

Pour d'éventuelles études, nous recommandons une comparaison plus approfondie des coûts et avantages de la mise en œuvre d'un corridor nordique avec les services aériens existants.

IMPACT DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LES OPÉRATIONS AÉRIENNES DU NORD

Une étude météorologique menée pour vingt et un aéroports sélectionnés, à l'aide de données sur le plafond nuageux – un des facteurs critiques pour déterminer la capacité des pilotes à atterrir – n'a montré aucune preuve de l'impact du changement climatique sur la disponibilité opérationnelle de l'aéroport au cours des dix-sept dernières années. Dans 60 % des aéroports, le nombre d'heures inopérantes annuelles affiche une légère tendance négative. En été, 60 % des aéroports ont enregistré une légère augmentation du nombre d'heures inopérantes, tandis qu'en hiver, la tendance est mitigée, 50 % des aéroports affichent une tendance négative et les 50 % autres affichent une tendance positive.

Piloter un avion est une opération très complexe qui dépend de nombreux facteurs. Le changement climatique peut affecter non seulement la couverture nuageuse, mais aussi la portée visuelle de la piste, les précipitations (neige et pluie), l'état de la surface de la piste comme la neige et la glace, la vitesse et la direction du vent de même que d'autres facteurs qui peuvent affecter la capacité d'un aéronef à opérer dans un aéroport. Cependant, la plupart de ces conditions sont corrélées. Bien qu'une enquête plus approfondie pourrait démontrer que le changement climatique a eu d'autres répercussions sur les opérations aéroportuaires, le fait que le plafond nuageux n'ait pas été touché n'indique pas que le changement climatique a considérablement affecté l'accès aérien aux collectivités éloignées du Nord.