2015

Accès aux aéroports nordiques

Un enjeu de développement économique et social

Position de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) face aux restrictions d'accès aux aéroports nordiques sous gestion d'Hydro-Québec.

AQTA

Sommaire

Depuis plusieurs mois, Hydro-Québec a restreint l'accès à certaines installations aéroportuaires sous sa gestion, soit les pistes de Nemiscau, LG3, LG4 et Fontanges dans le Nord-du-Québec. Les motifs invoqués par Hydro-Québec relèvent de sa non-expertise en avitaillement, de l'augmentation du risque auquel il s'expose et des coûts engendrés par l'utilisation des installations par les entreprises tierces.

Cette réduction de l'accès aux installations aéroportuaires du Nord a de graves conséquences… **Conséquences qui semblent avoir été mal évaluées!** En empêchant l'accès aux aéroports nordiques susmentionnés, Hydro-Québec cause un important préjudice aux entreprises québécoises utilisant ces pistes, et ce, sur plusieurs aspects.

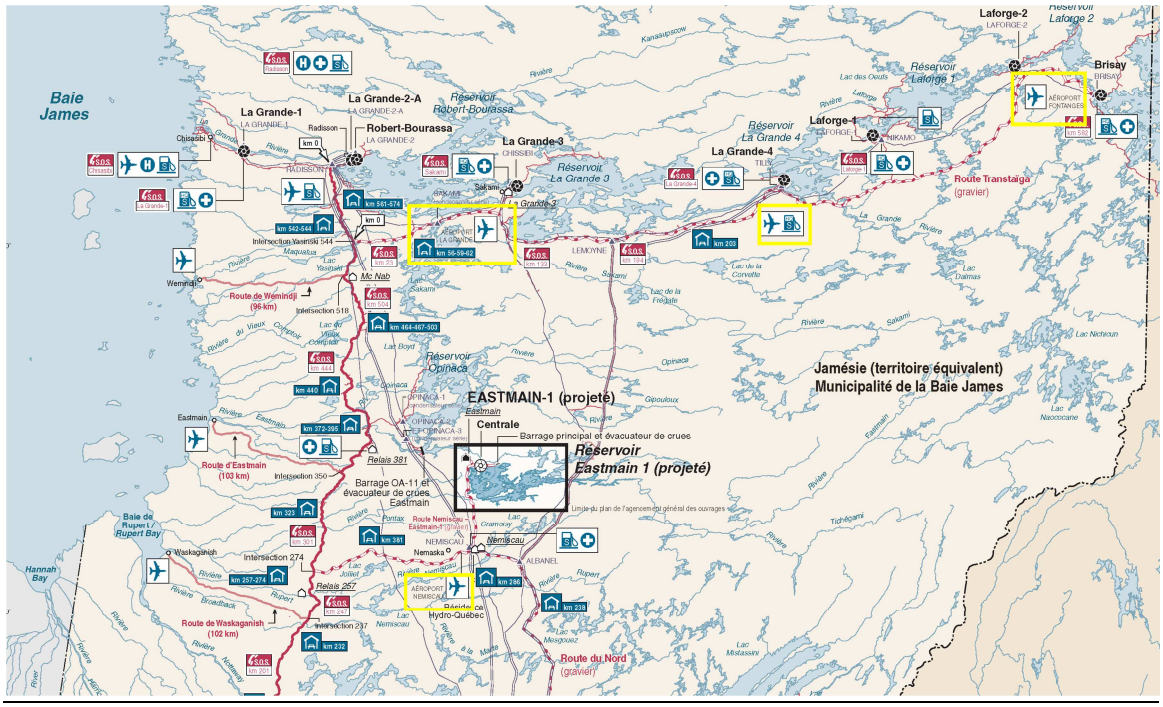
Les conséquences financières et environnementales se conjuguent à une augmentation majeure des coûts de transport. La décision unilatérale d'Hydro-Québec diminue la rentabilité de l'exploration et de l'exploitation minière, des activités qui bénéficient à l'ensemble de la société et qui font partie des grandes orientations économiques du Plan Nord du Québec. À cela s'ajoutent de graves atteintes à la sécurité publique et une augmentation des conséquences environnementales sur les activités nordiques.

Aujourd'hui, tous les acteurs se mobilisent et signifient leur profond désaccord devant cette réalité. Tant pour les entreprises du secteur minier, pour les communautés nordiques qui comptent sur le transport aérien pour leur développement et leur sécurité, ainsi que les transporteurs aériens, tous y voient une atteinte à leur capacité de mener à bien leurs opérations; ils unissent leur voix pour exiger qu'une solution puisse être trouvée et mise en place.

Hydro-Québec, pourtant une société d'État, agit en vase clos et ne semble pas se préoccuper de l'intérêt général, de la sécurité publique, des considérations environnementales et de l'essor économique du Québec. Nous demeurons convaincus qu'il existe des pistes de solution à court et à moyen terme et sommes ouverts à entamer des discussions sérieuses afin de régler rapidement cette situation problématique.

Accès aux aérodromes nordiques :
un enjeu de développement économique et social

Les décisions prises par la société d'État ont d'importantes conséquences sur les entreprises de transport aérien exploitant des aéronefs dans ce cadre géographique, mais aussi sur plusieurs communautés. Ces aéroports sont situés à des endroits stratégiques! En effet, comme ils longent le 54e parallèle, ils permettent souvent aux aéronefs, effectuant des liaisons de différents centres urbains vers le Grand Nord, de s'avitailler et d'atterrir en cas de conditions météorologiques défavorables.



Source : Hydro-Québec

Conséquences financières et opérationnelles

L'impossibilité d'utiliser les aéroports mentionnés, notamment comme aéroport de dégagement, oblige les exploitants aériens à transporter davantage de carburant, ce qui du coup, diminue la charge dite utile – et payante – que les aéronefs sont en mesure de transporter vers le Nord. Ils perdent alors de l'argent à cet effet, ce qui diminue leurs bénéfices financiers.

Or, en vertu du règlement de l'aviation canadien (RAC),

> Un aéronef en vol IFR doit transporter une quantité de carburant suffisante pour permettre :
>
> (a) dans le cas d'un avion à hélice :
>
> (i) lorsqu'un aérodrome de dégagement est indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, de poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome de dégagement et d'y atterrir, et de poursuivre le vol pendant 45 minutes;

Les aéroports sous gestion d'Hydro-Québec sont situés à des endroits favorisant leur utilisation comme aéroport de dégagement. Devant l'impossibilité de les utiliser à ce titre, les transporteurs se voient contraints de transporter davantage de carburant. Ceci accroît la masse de l'appareil, ce qui augmente, à distance égale, la consommation et donc les émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans le cas d'un appareil utilisé à masse maximale, les transporteurs se doivent alors de sacrifier de l'appareil de la charge utile (payante) et laisser derrière, soit des passagers, soit du matériel...

Voici deux exemples frappants :

- Dans le cas d'un appareil de type *King Air A100* effectuant la liaison entre Montréal et Kuujuuak, l'augmentation de consommation est estimée à 400 lb et le temps de vol majoré de 20 minutes.
- Dans le cas d'un appareil de type *Beechcraft 1900* (avion utilisé par plusieurs entreprises québécoises), **la perte financière annuelle, sur une liaison quotidienne entre les aéroports de Dorval et de Renard est évalué à 250 000 $.**[1]

Pour un autre transporteur aérien : « *Normalement les vols pour les municipalités environnantes ou les sous-traitants, ces vols devaient être acceptés selon le communiqué reçu à l'époque, mais me voici devant une situation où je perds un contrat de 150h de vol au moins, parce qu'il me refuse l'accès à une de leurs pistes alors que mon client travaille directement pour eux.* »[1] **- 26 février 2015**

Du côté d'Hydro-Québec, en réponse à un autre transporteur : « *Bonsoir madame, une vérification de notre registre de demandes ne nous a pas permis de retracer une demande d'accès pour un vol nolisé au nom de Critical Elements Corporation. Pour pouvoir accéder à nos installations aéroportuaires, les représentants de cette entreprise doivent, comme je vous l'ai indiqué hier, contacter M. Gino Boivin (en CC de ce courriel). Votre demande reste donc refusée. Salutations.* »[1] **- 18 mars 2015**

[1] Données recueillies par l'AQTA suite à une demande d'information technique effectuée auprès des transporteurs aériens du Québec.

Autres conséquences opérationnelles

Toujours en vertu de la règlementation canadienne (RAC) :

> Sauf si une autorisation du ministre est indiquée sur le certificat d'exploitation aérienne ou le certificat d'exploitation privée, il est interdit au commandant de bord d'un aéronef d'effectuer un vol IFR, à moins que le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR déposé n'indique un aérodrome de dégagement comprenant une aire d'atterrissage convenable pour l'aéronef. Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef d'indiquer dans un plan de vol IFR ou un itinéraire de vol IFR un aérodrome de dégagement, à moins que les renseignements météorologiques à sa disposition n'indiquent que le plafond et la visibilité au sol à cet aérodrome de dégagement seront, à l'heure d'arrivée prévue, égaux ou supérieurs aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement précisés dans le CAP (articles 602.122 et 602.123 du RAC).[2]

L'utilisation d'un aéroport de dégagement est fonction des informations météorologiques disponibles. Les installations aéroportuaires d'Hydro-Québec sont bien équipées, notamment en matière de publications d'observations et de prévisions météorologiques. Il s'agit là d'une variable opérationnelle importante pour les exploitants aériens. Le Québec, via sa société d'État, a investi dans un système aéroportuaire de qualité. Priver aujourd'hui notre société d'un réseau d'une telle qualité va à l'encontre des intérêts économiques québécois et de la relance du Plan Nord.

Conséquences environnementales

Sur le plan environnemental, de graves conséquences s'ajoutent à l'augmentation de consommation précédemment mentionnée. Plus spécifiquement, empêcher les exploitants d'hélicoptères d'avitailler leurs appareils aux aéroports en question les oblige à créer une multitude de postes d'avitaillement secondaires (cache à fuel), nécessairement moins bien dotés que les installations aéroportuaires désignées. Ces procédures ne font que multiplier les risques de déversement, de contamination et le volume des résidus à évacuer, et ce, dans des endroits difficiles d'accès.

[2] Manuel d'information aéronautique (AIM de TC), RAC - Règles de l'Air et services de la circulation aérienne, Transports Canada, Avril 2015, pp. 243-244.

De surcroît, en imposant au personnel navigant des manœuvres dans des espaces parfois restreints et nécessairement moins bien aménagés qu'un aéroport, le risque associé aux opérations aériennes augmente.

Impacts sur la sécurité publique

Certains transporteurs rapportent même que des modifications aux routes empruntées et l'incapacité d'avitailler les appareils aux aéroports d'Hydro-Québec ont prolongé inutilement des missions d'évacuation médicale. À notre avis, il s'agit là d'une atteinte grave à la sécurité publique.

> *« Le Québec est maintenant coupé en deux. Nous ne sommes plus en mesure d'atteindre certains endroits par manque de points d'avitaillement. Certains services nécessitant une intervention rapide par hélicoptère (urgence) sont compromis à cause du temps requis pour acheminer le carburant. »*
>
> Michel Séguin
> Chef pilote / Héli-Boréal

À cela s'ajoute le fait que les conditions météorologiques nordiques sont souvent marginales. Les aéroports sous gestion d'Hydro-Québec sont les mieux équipés pour recevoir un aéronef en conditions de vol précaires. Créer l'impression chez le personnel navigant que ces installations ne sont disponibles qu'en cas d'urgence ne fait que diminuer leur marge de manœuvre et augmenter le risque associé aux vols du Nord.

> *« Les aéroports d'Hydro-Québec étaient un filet de sécurité pour tous les exploitants. Quand le brouillard s'installe le long des côtes, ce sont les seuls aéroports à l'intérieur des terres du territoire québécois. »*
>
> Benoit Luneau
> Directeur des opérations, Exactair

Des voix s'unissent…

Par sa prise de position, Hydro-Québec aura su amener les différents intervenants du nord du Québec sur un terrain d'entente. Tous dénoncent la nouvelle politique restrictive des installations aéroportuaires sous gestion d'Hydro-Québec.

> Pour l'Administration régionale Baie-James, cette décision de la part d'Hydro-Québec va à l'encontre d'un principe soutenu par le gouvernement du Québec concernant l'accessibilité aux installations d'une société d'État par des tiers.

> Pour développer une région comme la Baie-James, les organismes gouvernementaux et les entreprises privées ont tout intérêt à saisir les opportunités et combiner leurs ressources dans la mise en place et l'entretien d'infrastructures telles que des aéroports.
>
> M. René Dubé
> Président de l'Administration régionale de la Baie-James
> Correspondance du 25 février 2014

L'Association de l'exploration minière du Québec (AEMQ) joint sa voix aux contestations. À l'heure où le gouvernement québécois désire mettre l'accent sur le développement du Nord, il est justifié de questionner cette nouvelle politique.

> Nous nous expliquons mal quel peut être l'intérêt pour Hydro-Québec de priver, tant les entreprises que les particuliers, d'un service essentiel dans une région peu desservie et difficilement accessible. (...). L'imposition de ces nouvelles mesures va, à notre avis, à l'encontre même des démarches entreprises par le premier ministre et le nouveau gouvernement pour relancer le Plan Nord. Cela remet en cause un des principes sous-tendant le développement nordique, soit la maximisation de l'utilisation des infrastructures en place afin d'éviter les dédoublements.
>
> M. Philippe Cloutier
> Président du conseil d'administration de l'AEMQ
> Correspondance du 9 juin 2014

Pistes de solution

Devant ce constat alarmant et surtout inéquitable pour tous, nous demeurons convaincus qu'il existe des pistes de solution, facilement réalisables, et que nous pouvons rapidement trouver un terrain d'entente. En attendant et dans un premier temps, **nous souhaitons qu'un moratoire soit mis en place et que, devant les enjeux mentionnés, l'accès aux aéroports soit restauré.**

Dans un deuxième temps, devant l'incapacité d'Hydro-Québec de faire de ces aéroports nordiques des leviers de développement économique, **restituer la gestion de ces aéroports à une tierce partie.**

Finalement, pour répondre à l'intérêt général de soutenir le développement économique du Québec et d'appuyer la relance du Plan Nord, il est plus que souhaitable qu'une solution à cette problématique soit trouvée et mise en place rapidement. À moyen et à long terme, il s'avèrera nécessaire de **développer un modèle d'affaires qui saura répondre aux aspirations de tous; ce qui assurera un développement économique et social cohérent pour le Québec.**