

2 août 2017

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

Par courriel : FINA@parl.gc.ca

Mémoire – FINA PBC – Consultations prébudgétaires en vue du budget de 2018 du Comité permanent des finances

Monsieur,

En 2014, Boeing a informé l'industrie du transport aérien et les gouvernements du monde entier que ses avions 737-200 munis d'un équipement pour utilisation sur piste non revêtue avaient atteint la fin de leur durée de vie utile et seraient mis hors service. En 2016, Boeing a annoncé qu'elle cessait la fabrication ou le soutien des équipements pour utilisation sur piste non revêtue, lesquels sont obligatoires pour qu'un avion à réaction puisse emprunter des pistes non bétonnées. On entend par piste non revêtue les pistes de sable, d'argile, de pierre concassée ou d'autres matériaux de sol. Un tel revêtement représente un risque pour les avions à réaction et les avions à hélice de nouvelle génération parce que les pierres, le sable et les conditions changeantes du sol peuvent poser un danger pour les appareils.

Afin de maintenir les services des avions à réaction et à hélice dans de nombreuses régions éloignées du Canada, les pistes non bétonnées devront être remplacées par des revêtements flexibles durs semblables à l'asphalte. La disparition des services des avions à réaction dans les régions isolées risquerait d'augmenter considérablement le coût du transport des biens et services vers ces collectivités, au détriment des résidents.

Le béton et l'asphalte sont les deux types de matériaux non gravelés utilisés dans le revêtement des pistes. Dans l'Arctique ou les régions éloignées, aucun de ces deux produits ne convient à la construction de pistes. Cela s'explique par les coûts très élevés de la construction/de l'entretien ou l'incapacité des matériaux à supporter des conditions climatiques extrêmes, comme les écarts importants de température et le soulèvement du sol causé par le cycle constant de gel et dégel du pergélisol. Des travaux de recherche et développement portant sur un système de piste en aluminium sont en cours au Canada et vont révolutionner la construction des pistes.

L'aluminium est utilisé à des fins militaires pour le revêtement des pistes depuis la Seconde Guerre mondiale. Un système de piste en aluminium, pour usage commercial, est en cours de développement au Canada. Le but est qu'il soit accepté en tant que substitut à l'asphalte et au béton.

Une piste en aluminium est un concept nouveau dans le secteur commercial et, à ce titre, elle doit faire l'objet de tests en fonction des normes de Transports Canada. Une fois testé et accepté, le système de piste en aluminium sera intégré aux publications de l'avionneur, de l'exploitant et de Transports Canada, en tant que substitut acceptable à un revêtement dur aux fins de l'exploitation des avions commerciaux. Il est estimé que ce système pourrait générer 12 milliards de dollars canadiens de ventes dans le monde (selon le taux du dollar en 2017).

C'est un système qui s'installe rapidement et qui peut être entretenu à l'aide de l'équipement et du personnel actuellement utilisés par les aéroports. Il nécessite très peu d'entretien, présente une longue durée de vie et respecte l'environnement. Ce nouveau système de piste constituera une première pour l'aviation commerciale dans le monde.

La réussite des essais du système en tant que revêtement flexible dur adapté et l'approbation de son utilisation par Transports Canada prépareront le terrain de son acceptation à l'échelle internationale. Les sociétés minières et pétrogazières ainsi que les collectivités du monde entier nécessitant des pistes à revêtement dur auront la possibilité de bénéficier d'un système sûr et rentable.

Un financement supplémentaire est nécessaire pour le développement des infrastructures d'aviation dans le Nord, conformément à l'initiative fédérale, « Transports 2030, un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada ».

Investir dans une nouvelle technologie pour relever les défis du secteur de l'aviation permettra ce qui suit : renforcer la sécurité, accroître la fiabilité des services auprès des collectivités nordiques et éloignées, générer des revenus substantiels pour les entreprises canadiennes et améliorer les infrastructures avec une réduction substantielle des coûts pour le gouvernement fédéral.

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'apporter notre contribution au Comité permanent des finances et aux consultations prébudgétaires sur une question essentielle touchant l'aviation.

Merci.

Robert

Robert Kendall
Conseiller canadien pour FAUN Trackway inc.
1-613-406-5005
ultimatesensorsystems.uss@gmail.com