

# MAINTIEN DES SERVICES DE CONTRÔLE AÉRIEN

Mémoire déposé par l'Association des Pilotes et  
Propriétaires de Hangar de l'Aéroport de Saint-Jean-sur-  
Richelieu (APPH)

Au comité permanent des transports, de l'infrastructure et  
des collectivités.

Mars 2021

Normand Prenoveau

Président

(450) 741-6799

[nprenoveau@apphyjn.com](mailto:nprenoveau@apphyjn.com)



## NAV CANADA, COURTE VUE?

NAV CANADA joue un rôle unique et crucial dans la gestion des 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien civil canadien. Avant la pandémie c'est trois millions de vols chaque année qui ont été guidés par les services de NAV CANADA de façon sécuritaire.

*« La sécurité est la principale priorité de NAV CANADA depuis sa fondation en 1996.*

*Le transport aérien est un secteur essentiel qui relie le Canada au reste du monde. Il joue un rôle clé dans notre économie et nos communautés d'un océan à l'autre. Notre rôle essentiel dans l'écosystème aéronautique consiste à guider les aéronefs de façon sécuritaire et efficace dans notre espace aérien. »*

<https://www.navcanada.ca/fr/la-societe/a-propos-de-nous.aspx>

NAV CANADA s'est forgé une réputation mondiale enviable.

Pour y arriver NAV CANADA a mis sur pied un plan de formation de son personnel qu'elle a pris très au sérieux. La formation d'un contrôleur aérien exige de 2 à 3 ans et ce contrôleur sera qualifié pour une affectation précise. Ce sont des actifs qui coutent très cher et qui demandent beaucoup d'efforts à NAV CANADA.

Pourtant, ce sont plus de 100 contrôleurs aériens qui ont reçu récemment des avis de licenciement. Ceci aura de graves répercussions sur le service dans quatre centres de contrôle régional à Gander, Moncton, Montréal et Edmonton, ainsi que dans les tours de contrôle de Saint-Jean-sur-Richelieu, Québec, Windsor, Sault-Ste-Marie, Regina, Fort McMurray, Prince George et Whitehorse.

Avant que la pandémie ne frappe, le Canada faisait déjà face à une pénurie de 13 % de contrôleurs aériens et la facture annuelle des heures supplémentaires s'élevait à 100 millions de dollars.

Parmi les personnes mises à pied, on retrouve la quasi-totalité des contrôleurs aériens en formation au centre de formation de Dorval, qui est le seul endroit au pays qui offre la formation spécialisée pour devenir contrôleur.

Lorsque le trafic aérien va reprendre d'ici quelques mois NAV CANADA aura de la difficulté à maintenir son niveau de service et la sécurité des opérations en sera grandement affectée.

**La réduction de son personnel de première ligne est une action de très courte vue et qui va affecter un secteur essentiel du Canada.**

Pendant ce temps aux États-Unis, la FAA recrute des contrôleurs en prévision de la reprise.  
[https://www.faa.gov/jobs/career\\_fields/aviation\\_careers/experienced\\_controllers/](https://www.faa.gov/jobs/career_fields/aviation_careers/experienced_controllers/)

## FERMETURE - TOUR DE CONTRÔLE DE SAINT-JEAN (CYJN)

NAV CANADA a déjà publié son intention de terminer les services de contrôle aérien de Saint-Jean-sur-Richelieu et a émis des lettres de statut excédentaire avant même que son rapport final ne soit déposé à Transports Canada.

### ANALYSE DE RISQUES

Lors de changements de services NAV CANADA a pour pratique de consulter les parties prenantes pour bien établir les risques de ces changements. Généralement, ces périodes de consultation s'échelonnent sur plus de 1 an. Dans le cas des multiples changements de services prévus en 2021, la période d'analyse a été réduite à quelques semaines. On se questionne sur le sérieux de cette analyse.

### CONSULTATION

Nous avons déposé le 10 novembre 2020, un document de rétroaction et nous avons dû contacter NAV CANADA pour être invité à la consultation qui a eu lieu le 25 novembre.

Lors de la consultation, les mandataires de NAV CANADA ont affirmé que cette démarche n'était pas motivée purement par les finances et que le travail serait fait de façon sérieuse.

### ÉTUDE

Il a déjà eu une étude identique sur la tour Saint-Jean en octobre 2006 (Hazard Identification and Risk Analysis - HIRA). La recommandation avait été alors de maintenir les services.

Les conditions qui ont soutenu la décision de maintenir la tour en 2006 n'ont pas changé. Qui plus est, la quantité et la diversité du trafic aérien ont augmenté.

Depuis 2006, le trafic aérien a progressé de 37,822 à 50,500 mouvements et les prédictions au début 2020 indiquaient un volume pour l'année d'environ 55,000 mouvements.

Il est à noter qu'une grande proportion de ce trafic se concentre en période estivale en particulier sur 3 mois : juin, juillet et août. Pendant cette période se concentre 48% des mouvements annuels (24,269 en 2019). CYJN devient alors un des aéroports les plus achalandés au Canada.

Il y a de plus en plus de trafic des écoles en provenance des aéroports environnants (CYHU, CYUL et CSB3) puisque ces aéroports deviennent saturés, en particulier l'été.

L'aéroport reçoit donc des pilotes inexpérimentés qui doivent faire face à un mélange de types d'avions : planeurs, hélicoptères, bimoteurs, ballons, etc. sur un aéroport qui comporte un choix de 3 pistes. Dans leur cas, le service de contrôle aérien est essentiel.

## CONCLUSION DE L'ÉTUDE

Depuis la consultation de novembre, NAV CANADA ne nous a pas recontacté pour discuter de ses évaluations.

Nous avons de la difficulté à concevoir que les conclusions de cette étude peuvent en arriver à autre chose que ce qui a été déterminé en 2006.

En effet, comment diagnostiquer que la sécurité et les services requis soient moindre alors que l'activité de l'aéroport a augmenté.

Les participants, lors de la consultation du 25 novembre, sont tous du même avis: sans les services de la tour, tôt ou tard, il est certain que se produira un incident sérieux à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Force est de constater que la fermeture de la tour est uniquement motivée par des raisons financières. Contrairement à ce que son président Raymond Bohn affirme, le travail d'évaluation des risques a été bâclé pour être en mesure de faire face à un problème d'argent à très court terme.

**La décision ne tient pas compte des impacts et des risques.**

**La situation des finances est le principal motivateur.**

## RECOMMANDATIONS

Il faut maintenir et protéger nos services de contrôle aérien au Canada pour être prêt lors du retour à la normale. NAV CANADA semble vouloir plier sous la pression et prendre des décisions rapides qui vont affecter la compétitivité du pays à long terme.

Dans une lettre datée du 16 février dernier et adressée au premier ministre M. Justin Trudeau, les premiers ministres des provinces affectées demandent d'une même voix que toutes les décisions de fermetures et mises à pied soient suspendues jusqu'à ce que les restrictions dues à la COVID soient levées et que le trafic aérien soit revenu à la normale.

**NOUS RECOMMANDONS DE NE PAS APPROUVER LES FERMETURES ET LES MISES À PIED PROPOSÉES PAR NAV CANADA JUSQU'À NOUVEL ORDRE.**

## L'APPH

L'Association des Pilotes et Propriétaires de Hangar Saint-Jean-sur-Richelieu (APPH) a été créée en 2003 avec l'objectif de promouvoir l'aviation générale. L'association a été fondée par des passionnés et est gérée uniquement par des bénévoles. Toutes ces personnes se soucient profondément de l'aviation sous toutes ses formes.

Forte de ses 231 membres et en attirant encore de nouveaux, l'APPH est maintenant une des plus grandes associations de pilotes au Canada et l'association locale la plus active.

Une particularité est que la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a mandaté l'association des pilotes pour l'exploitation de l'opération de services aéroportuaires (FBO). L'APPH réalise les inspections quotidiennes des pistes, la gestion des événements de sécurité, l'avitaillement et les services de rampe pour les clients de l'aviation générale. Ce sera la cinquième année que l'APPH fournit un service personnalisé « pilote à pilote » qui est unique au Québec.

## L'AÉROPORT DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (CYJN)

L'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu a été construit en 1940 au début de la Seconde Guerre mondiale comme centre d'entraînement militaire pour les observateurs sur bombardier. Encore aujourd'hui, l'aéroport présente une couleur militaire avec le Collège Militaire Royal, la Garnison Saint-Jean qui sont à proximité et l'activité importante des planeurs des Cadets de l'Aviation Royale du Canada. Il est à noter que la Garnison St-Jean dispense la formation militaire de base à plus de 5,000 personnes chaque année.

Pendant plusieurs années, le gouvernement fédéral a loué l'aéroport à la ville et l'a finalement vendu à la municipalité en 2004. Depuis, la municipalité a procédé à la réhabilitation des infrastructures et à la refonte des procédures de sécurité pour le plus grand bonheur de ses utilisateurs.

L'aéroport est commodément situé à 30 minutes en auto, au sud de Montréal. Il s'agit d'un aérodrome certifié (certificat délivré en 1995) qui occupe un grand espace d'une superficie totale de 1,5 million de m<sup>2</sup>.

La présence unique d'une tour de contrôle, l'une des six de la province, permet la prestation de services de circulation aérienne (service de contrôle aérien, service d'alerte et service d'information de vol) en anglais et en français. La tour CYJN est réputée pour son service efficace et amical.

Maintien des services de contrôle aérien à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu  
– mémoire APPH