Magazine des gens d'affaires

CIRCULAIR

Volume 25 / Numéro 4 / Novembre 2009

Portrait de l'industrie du parachutisme

GES : Copenhague 2009
Dossier : Prix à la pompe
Affaires : Se positionner pour la reprise

Héliport de Montréal

Poste-publication : 40050783

NOUS FAISONS DES SITES WEB

DEPUIS **10 ANS**

- RÉFÉRENCEMENT ET CAMPAGNE DE VISIBILITÉ
- CONCEPTION DE SITES WEB
- HÉBERGEMENT
- STRATÉGIES DE MARKETING WEB
- PLUS DE **2000 PROJETS** RÉALISÉS À CE JOUR

VORTEX SOLUTION

VORTEXSOLUTION.COM | (514) 278-7575

IL Y A D'AUTRES FAÇONS D'APPRENDRE À VOLER

DISPOSITIF D'ENTRAINEMENT DE VOL BEECHCRAFT KING AIR 200 ET BARON 58 NIVEAU 5

Mechtronix

Approuvé par Transports Canada

Notre D.E.V. procure un environnement d'entraînement complet, réaliste et offrant une expérience de vol exceptionnelle. Approuvé par Transports Canada, il vous permet de développer vos compétences de façon sécuritaire à moindre coût que l'entraînement en vol.

Formation IFR initiale et renouvellement, **formation GPS** (Garmin 430), initiation **CRM** et **L.O.F.T.**, entraînement préembauche; nos instructeurs qualifiés vous permettront de parfaire vos habiletés de vol.

6100, chemin de l'Aéroport, St-Hubert, Québec J3Y 8Y9
Tél.: 450 656-4783 **www.cargair.com**

CARGAIR
FLIGHT ACADEMY SINCE 1961

Mot de l'éditeur

Au début de l'année, nous nous sommes fixé comme but de créer plus de synergie entre le Circul'Air et l'industrie. Cette vision s'est concrétisée par l'atteinte de différents objectifs. En bout de ligne, nous avons respecté les échéanciers et livré quatre numéros du magazine. Nous avons assuré la viabilité de cet outil alors que nous faisons face à une période difficile pour les médias papiers.

Ce succès est le résultat d'un travail d'équipe et de la collaboration de notre industrie. Les membres de notre équipe travaillent très fort pour assurer la qualité et le caractère unique de chaque numéro. Je tiens personnellement à remercier chaque coéquipier, car c'est grâce à eux si le Magazine Circul'Air a le vent dans les voiles. Comme quoi, il est toujours possible d'obtenir du succès avec un bon « plan de match », une bonne équipe, beaucoup de travail et une dose de bonne fortune.

Bonne lecture!

ÉDITORIAL

Donnons-nous des ailes!

Les valeurs de nos sociétés évoluent et les enjeux changent. Dans les circonstances, l'AQTA se fait un devoir de se renouveler afin de toujours être de son temps. C'est ce qui lui donne toute sa pertinence. Comme bien d'autres secteurs d'activités, l'aviation fait face aux pressions sociales. Dans les mêmes circonstances, plusieurs industries sont demeurées silencieuses et ont décliné. Il serait malheureux de laisser la désinformation prendre le contrôle du débat qui nous touche. Nous souhaitons plutôt établir un climat de dialogue positif.

Comme beaucoup d'autres l'ont appris avant nous, il n'est pas profitable de faire valoir nos positions dans une dynamique conflictuelle. Nous devons mettre de l'avant les outils permettant d'établir un lien de confiance avec la population. Les événements des derniers mois ont clairement démontré que le temps de se prendre en main et de travailler collectivement afin de renverser la vapeur est venu.

Depuis le début de l'année, l'AQTA s'affaire à tisser des liens avec d'autres organisations. Nous travaillons ensemble afin de mieux faire connaître notre industrie, améliorer nos pratiques et développer notre plein potentiel. Nous avons besoin d'une vision commune, cohérente, globale et équilibrée. L'AQTA souhaite travailler de concert avec les autres regroupements du milieu le développement de l'industrie du transport aérien au Québec. Nous voulons mettre de l'avant un plan d'action commun qui tient compte de la population, de l'environnement et du développement de l'industrie du transport aérien.

La collaboration est au cœur de notre réussite. La mobilisation et l'action concertée sont au cœur des valeurs de l'AQTA. C'est la raison d'être de l'association. Ensemble, nous sommes mieux outillés pour faire face aux événements. Nous vous invitons à être de la partie.

Le président du conseil d'administration de l'Association québécoise du transport aérien,

Sylvain Touchette
stouchette@petro-t.ca

Magazine Circul'Air

Couverture : voir dossier p.17
Photo par Francis Bouchard
Studio Pub Photo, tél : 418.871.8881

Éditeur/Concept :
Marco Prud'Homme

Prépresse et infographie :
François Bélanger
Atlante Communication Graphique
Tél. : 418.626.7727

Rédaction : Pierre-André Roux
Collaboration : Johanne Lemelin
Esther Lépine

Impression : Graphiscan

Préparation postale : PosteExpress
Distribution : Société canadienne des postes, contrat 40050783
Dépôts légaux : BNC, ISSN 0832-6371 et BNQ, 2e trimestre 1986.

Distribution : 2 500 exemplaires distribués par abonnement; disponible dans Internet (www.aqta.ca). Également : Ministres et députés, centres de formation et la plupart des chambres de commerce.

Prochaines parutions :
Février, mai et août 2010

Abonnements, publicités, articles :
Circul'Air, 600, 6e avenue de l'Aéroport
Aéroport international Jean-Lesage
Québec (Québec) G2G 2T5
ou pour les branchés d'entre-vous :
marco.prudhomme@aqta.ca

Circul'Air 1985 Toute reproduction totale ou partielle est interdite sans l'approbation écrite de l'éditeur.

SOMMAIRE

AFFAIRES

10

Se positionner pour la reprise
Êtes-vous préparés à faire face à la musique? Lorsque le ciel se dégagera, vous devrez être prêts.

DOSSIER

11

L'héliport de Montréal
Les étudiants du MBA aviation du *John Molson School of Business* nous présentent l'analyse des données relatives à l'instauration d'un héliport au centre-ville de Montréal.

PORTRAIT

16

L'industrie du parachutisme
Elles font le grand saut. Les entreprises de parachutisme sont des nôtres. Rencontrez ce pan du membership de l'AQTA.

DOSSIER

18

Prix à la pompe
Gabrielle Duchaine nous présente les implications des fluctuations du prix du carburant sur l'industrie.

NOUVEAUX MEMBRES

06 Décidément, l'association fait fureur. Voici ceux qui se joignent à l'équipe.

LA FAMILLE KING AIR

13 Frédéric Gagnon nous explique le succès du King Air au Québec.

DIX FACTEURS-CLÉS POUR UN SITE WEB EFFICACE

15 Guy Michon nous expose la façon de réussir son site Web

COPENHAGUE 2009

20 L'après Kyoto est à nos portes. Un texte de Jérôme Dupras.

RETOUR SUR LES SALONS CARRIÈRES

21 Bienvenue dans les zones du transport aérien des Salons carrières de Montréal et de Québec.

NAV CANADA

23 Le partage de l'information est au cœur de la gestion de la sécurité.

L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE

24 Face aux problèmes de cohabitation, l'OACI nous donne des conseils. Un texte de Pierre-André Roux.

NOTAM

26 Soyez au fait! Voici vos nouvelles de l'aviation.

Soirée réseautage

Jeudi 3 décembre

17 h 00	**Accueil - Cocktail dînatoire** Un rendez-vous au sommet de la tour du Stade olympique avec superbe vue sur la ville!
18 h 00	**Team Building** Présentation par Louis Bellemarre sur les moyens de mobiliser vos employés.
18 h 45	**Simulation** Rien de mieux que de passer de la théorie à la pratique.
19 h 10	**Projet X** Présentation à ne pas manquer pour les transporteurs et les aéroports...

Confiance

Du coeur

Responsable

Aplomb

Lieu: Tour du Stade olympique
Date: 3 décembre 17h00
Inscriptions: www.aqta.ca

AQTA
Association québécoise du transport aérien

une équipe du tonnerre

NOUVEAUX MEMBRES

AÉROPORT D'ALMA INC.

L'Aéroport d'Alma est situé à seulement 5 kilomètres du centre-ville. Il est doté d'une aérogare moderne construite en 2000. Elle abrite, notamment, les compagnies de location automobile Budget et National Talbot, ainsi que les bureaux administratifs de l'aéroport. La piste de 5000 pieds de longueur par 100 pieds de largeurs a été nouvellement asphaltée et entièrement équipée d'une technologie à la fine pointe pour le vol aux instruments. Un service de stationnements d'avions privés est basé sur le site. Sont aussi disponibles la location de stationnement, l'entreposage pour avions dans un hangar chauffé, le déglaçage et le service de produit pétrolier (JET A1). L'aéroport sert aussi au désenclavement pour le transport de malade avec l'avion ambulance du gouvernement du Québec. Sur le site œuvre les compagnies Hélicoptères Panorama et produits Aviatech R.C. Inc.

350, Chemin de l'aéroport, Alma (Québec) G8B 5V2

Téléphone : (418) 669-5104
Télécopieur : (418) 669-5149
www.aeroportalma.com

Représentante : Annie Gobeil
Directrice générale
aeroport@ville.alma.qc.ca

AÉROPORT RÉGIONAL DE VAL D'OR

Aéroport régional de Val-d'Or

Aéroport régional de Val-d'Or Inc. est propriétaire du site depuis le 12 janvier 1999, suite à la Politique de cession des aéroports du ministère des Transports du Canada. Elle est aussi responsable d'assurer la sécurité et l'efficacité des voyages aériens. A ce titre, elle fournit les services de gestion aéroportuaire, d'intervention d'urgence, d'entretien de la piste et des installations. Le contrôle de la circulation aérienne, les services de navigabilité ainsi que l'entretien des aides électroniques à la navigation sont assurés par NAV CANADA. Avec sa piste de 10000 pieds par 150 pieds, une capacité portante de 1000000 lbs et sa position, l'aéroport de Val d'Or sert d'aéroport de dégagement dans le cadre de plusieurs vols transocéaniques.

Supporté par un personnel qualifié et possédant une longue expérience variant entre 7 et 35 ans, la nouvelle corporation à but non lucratif compte sur l'implication de son conseil d'administration, composé de neuf membres issus du milieu des affaires de la communauté. L'aéroport sert de plaque tournante entre les régions plus éloignées du Nord québécois et du Grand Nord. Les compagnies minières, les passagers ainsi que le cargo transigent par l'aéroport afin d'exploiter les sites miniers dans le Nord.

250, rue de la Météo, C.P. 130, Val d'Or (Québec) J9P 4N9

Téléphone: (819) 825-6963
Télécopieur: (819) 825-5021
www.lino.com/~arvo/

Représentante : Louise Beaulieu
Directrice administrative
beaulieu.louise@arvo.qc.ca

CAMAQ (COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE EN AÉROSPATIALE)

CAMAQ
Comité sectoriel de main-d'oeuvre en aérospatiale

Le CAMAQ constitue un lieu de regroupement des représentants, des employeurs et des travailleurs et travailleuses du secteur de l'aérospatial. De façon plus large, la mission du CAMAQ consiste à favoriser une meilleure concertation entre les employeurs, les travailleurs, les responsables des institutions d'enseignement et les intervenants gouvernementaux impliqués dans le domaine de la planification et de la formation de la main-d'œuvre de l'industrie aérospatiale et des transporteurs aériens. Le CAMAQ se fixe pour objectifs de planifier les besoins en main-d'œuvre et prévoir la pénurie de spécialistes, assurer la liaison avec les milieux impliqués dans l'enseignement et participer à l'élaboration, l'examen et la mise à jour des programmes d'études d'ordre secondaire, collégial, universitaire et postuniversitaire. Afin de favoriser la création et le maintien de l'emploi, le CAMAQ s'affaire à promouvoir l'industrie aérospatiale, ses emplois ainsi que la formation scientifique et technique nécessaire en aérospatiale et dans le transport aérien. Finalement, il élabore des plans d'action destinés à la mise en place de programmes publics (adaptation, formation, mobilité, reclassement, apprentissage, etc.) offerts par les différents gouvernements.

5300, rue Chauveau, Montréal (Québec) H1N 3V7

Téléphone : (514) 596-3311
Télécopieur : (514) 596-3388
www.camaq.org

Représentant : Serge Tremblay
Directeur général
info@camaq.org

CASCADES

Cascades

Cascades œuvre dans les domaines de la fabrication, de la transformation et de la commercialisation de produits d'emballage, de papiers tissu et de papiers fins composés principalement de fibres recyclées.

Cascades regroupe près de 13 000 femmes et hommes travaillant dans quelque 100 unités d'exploitation modernes et flexibles situées en Amérique du Nord et en Europe. Sa philosophie de gestion, son expérience de plus de 45 ans dans le recyclage, ses efforts soutenus en recherche et développement sont autant de forces qui lui permettent de créer des produits novateurs pour ses clients.

404 rue Marie-Victorin
Kingsey Falls (Québec) J0A 1B0

Téléphone: (819) 357-6182
Télécopieur: (819) 363-5786
www.cascades.com

Représentant : Jean-François Laflèche
jfl-asl@sympatico.ca

CIELQUÉBÉCOIS.COM

Cielquébécois.com est le premier webzine québécois à contenu original, entièrement dédié à l'aviation. Le portail francophone a été mis en ligne en août 2009 et propose aux passionnés de l'air de l'information régulièrement mise à jour sur des sujets variés tels que les aéronefs, les sports aériens, les métiers de l'aviation, les pilotes virtuels, et bien plus encore. La plate-forme du site permet une interactivité intéressante entre les internautes et l'équipe rédactionnelle, entre autres, par le biais du blogue du commandant Robert Piché. Les entreprises désirant annoncer sur le portail Cielquebecois.com le feront également pour une bonne cause, puisqu'une partie des revenus publicitaires sera remise directement à la Fondation du commandant Robert Piché (www.fondationrobertpiche.org) venant en aide aux individus ayant des problèmes de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances.

250, boul. Bradford, Hangar 9
Lachute (Québec) J8H 3R8

Téléphone : (514) 862-9242
Télécopieur : (514) 862-9242
www.cielquebecois.com

Représentant : Stépan Schneider
stephan.schneider@cielquebecois.com

CIMA +

CIMA+ est une société multidisciplinaire œuvrant dans les domaines de l'ingénierie, de la gestion de projets et des nouvelles technologies. Fondée en 1990 par fusions successives et par l'intégration de firmes de génie-conseil dont les carnets de route s'appuient sur plus de 50 ans de savoir-faire, CIMA+ offre une gamme complète de services en infrastructures urbaines, génie civil, environnement, transport, bâtiment, industrie, énergie, télécommunications et urbanisme.

L'entreprise se classe parmi les plus importantes sociétés de services-conseils en ingénierie au Québec et au rang des grandes firmes nord-américaines grâce à la qualité de ses services, à ses réalisations dans tous les secteurs traditionnels et de pointe, ainsi qu'à ses alliances stratégiques, tant locales qu'internationales. Des bureaux sont situés dans les principales villes de la province et à l'étranger, principalement en Afrique.

Le sens de l'innovation, de la qualité et du développement durable de CIMA+ a maintes fois été soulignés par de très nombreux prix remportés au fil des années, dont celui des 50 sociétés privées les mieux gérées au Canada.

420, boul. Maloney Est, suite 201
Gatineau (Québec) J8P 1E7

Téléphone: (819) 663-9294
Télécopieur : (819) 663-0084
www.cima.ca

Représentant: Edgar Prud'Homme, associé
edgar.prudhomme@cima.ca

COLLÈGE F.X.-GARNEAU

La Direction de la formation continue du Collège François-Xavier-Garneau offre, depuis plus de 35 ans, des programmes de formation qui s'adressent à une clientèle désireuse de perfectionner ses connaissances ou de se réorienter dans un domaine où les besoins de main-d'œuvre sont importants. L'offre de service est bien développée dans les domaines du transport de marchandises et de personnes, de l'approvisionnement et de la logistique tant au niveau des programmes d'attestation d'études collégiales (A.E.C.) à temps plein qu'au niveau de microprogrammes à temps partiel pour une clientèle qui est au travail et au niveau de la formation sur mesure en entreprises. Les programmes sont développés avec le support d'Emploi-Québec et du ministère de l'Éducation, des Loisirs et du Sport (MELS), ce qui permet d'offrir des programmes de qualité à un coût raisonnable. Pour en savoir plus sur les programmes de formation, le centre de recherche et de développement de projets (CETI) ou sur les stagiaires et finissants disponibles, vous pouvez contacter M[me] Caroline Boulay. coordonnatrice du secteur transport et approvisionnement.

1530 boul. de l'entente, Québec (Québec) G1S 4S7

Téléphone: (418) 688-8310
Télécopieur: (418) 688-0375
www.dfc.cegep-fxg.qc.ca

Représentante : Caroline Boulay
cboulay2@cegep-fxg.qc.ca

HATCH MOTT MACDONALD

HMM est une firme de génie-conseil œuvrant principalement dans les spécialités reliées au transport. Ainsi, HMM est active dans les domaines portuaire, ferroviaire, aéroportuaire de même que dans la pratique de la construction et exploitation de tunnel. Comptant plus de 2000 employés en Amérique du Nord, HMM peut aussi compter sur les expertises de ces deux compagnies mères, soit Hatch (9000 employés, 55 ans d'histoire au Québec) et Mott MacDonald (14000 employés, 155 ans d'histoire).

Dans le domaine aéroportuaire, cette entreprise offre des spécialistes pouvant vous aider autant pour les projets reliés à la conception ou l'allongement de pistes, de voies de circulations, systèmes d'éclairage, équipements d'aide à la navigation, infrastructures reliées au déglaçage, alimentation en essence, hangars spécialisés, bâtiments accessoires, etc. Elle a réalisé les projets les plus prestigieux d'Amérique du Nord incluant LBP à Toronto, Vancouver, Calgary, Los Angeles, NYLA et plusieurs autres.

5, Place Ville-Marie, Montréal (Québec) H3B 2G2

Téléphone: (514) 864-5500
Télécopieur: (514) 397-1651
www.hatchmott.com

Représentant : Nicolas Theberge
nicolas.theberge@hatchmott.com

HÉLICOPTÈRES PANORAMA LTÉE

Hélicoptères Panorama est une compagnie de nolisement où ses activités sont coordonnées à l'aéroport d'Alma. Œuvrant dans plusieurs domaines tels que l'exploration minière et la gestion des incendies, Hélicoptères Panorama fut acquise récemment par Villeneuve Hélicoptères Ltée.

Possédant une flotte diversifiée, la vision de Panorama est d'offrir un service spécialisé, sécuritaire et personnalisé à tous ses usagers. Suite à la récente transaction, Hélicoptères Panorama étendra ses opérations dans plusieurs autres domaines spécifiques. C'est avec enthousiasme que l'AQTA accueille la nouvelle équipe d'Hélicoptères Panorama.

360, chemin de l'aéroport, Alma (Québec) G8B 5V2

Téléphone : (418) 668-3046
Télécopieurs : (418) 668-0654
www.helicopterespanorama.com

Représentant : Jimmy Emond
Gestionnaire des opérations
helicopterespanorama@bellnet.ca

HÉLIPORT SOREL-TRACY/ AIR NATURE INC.

LATITUDE N46 02 13 LONGITUDE W 73 07 28

C'est le 24 octobre 2009 qu'a eu lieu le lancement officiel de l'Héliport Sorel-Tracy. L'héliport est situé au 600, rue Cormier. Une nouvelle bâtisse de 6000 pieds carrés et 500 000 pieds carrés de terrain offriront des services de F.B.O. « Base d'opération fixe ». Seront disponibles : poste d'essence (jet, 100LL), bureau d'administration, salon V.I.P. et hangar pouvant recevoir des hélicoptères. L'entreprise désire de plus développer le tourisme avec divers forfaits afin d'admirer les nombreux attraits de la région tels que les îles de Sorel, la biosphère du Lac St-Pierre et les villégiatures du Nord du Québec.

Une autre facette de l'héliport sera de relier directement Sorel-Tracy avec les aéroports de St-Hubert et de Dorval. Les installations du site vont permettre de recevoir et de ravitailler plusieurs types d'appareils tels que les hélico-ambulance, la Sûreté du Québec & la Garde Côtière Canadienne et ceci toute l'année. Ce projet est une belle initiative de création d'emplois et une fierté pour la région.

600 rue Cormier, Sorel-Tracy (Québec) J3P 4N5

Téléphone : (450) 743-5595
Télécopieur : (450) 743-7747
www.heliportst.com

Représentant : Jean Tremblay
Président
jtremblay@aciers-richelieu.com

HÉLI-TREMBLANT

Héli-Tremblant voit le jour en 2006. Le départ l'année précédente d'un opérateur d'hydravions dans la région laissa une belle opportunité d'affaires afin d'offrir, aux villégiateurs des Laurentides, des survols en hélicoptère. En collaboration avec son partenaire Passport Hélico, Héli-Tremblant opère des hélicoptères Robinson R44 à ses bases de Mont-Tremblant et Ottawa.

L'entreprise offre plusieurs survols panoramiques ainsi que du nolisement. Elle se spécialise également dans les photographies aériennes, les tournages aériens ainsi que les inventaires forestiers.

72, route 117, Mont-Tremblant (Québec) J8E 2X1

Téléphone : (819) 425-5662
Télécopieur : (819) 425-2862
www.heli-tremblant.com

Représentant : Jean-Benoit Daigneault
info@heli-tremblant.com

RÉGIE INTERMUNICIPALE DE L'AÉROPORT DOLBEAU-ST-FÉLICIEN

L'aéroport de Dolbeau-St-Félicien a été construit à la fin des années quarante. À l'origine, cette piste en gravier a été construite pour servir de piste d'atterrissage d'urgence pour les forces armées canadiennes. Beaucoup d'activités se sont succédé à l'aéroport de Dolbeau-St-Félicien. À différentes époques, on y a retrouvé une école de parachutiste, un club d'aéromodéliste, une compagnie de nolisement, des vols réguliers vers Montréal, une école de pilotage, etc. L'aéroport est opéré par la régie intermunicipale de l'aéroport Dolbeau-St-Félicien qui est la propriété des trois municipalités de Dolbeau-Mistassini, St-Félicien et Normandin.

Depuis quelques années, une compagnie d'entretien d'avion reconnue, Aviation RL inc. est installée sur le site de l'aéroport et y génère une activité économique très intéressante pour le secteur. Cette entreprise réalise d'importants contrats d'entretient d'avions et d'hélicoptères et une filiale de cette compagnie vend, à travers le monde, un logiciel de suivi d'entretien d'aéronefs. On retrouve également sur le site de l'aéroport un aéroclub qui exploite une école de pilotage très populaire. À chaque année, celle-ci école forme de vingt à trente pilotes. On retrouve sur l'aéroport du carburant AVGAS et JET-A de même qu'un service de restauration très populaire auprès des pilotes.

4497, route 373, St-Félicien (Québec) G8K 3A3

Téléphone : (418) 276-0022
Télécopieur (418) 276-0623

Représentant : Ghislain Tremblay
gtremblay@cldmaria.qc.ca

VILLE DE ST-GEORGES

VILLE DE SAINT-GEORGES

L'aéroport régional de la Ville de Saint-Georges joue un rôle de premier plan en matière de développement économique. Reconnu comme équipement suprarégional par la MRC de Beauce-Sartigan, il est doté d'une piste de 5 100 pieds. L'aéroport est situé à 5 kilomètres du centre-ville et son opération est confiée à un gestionnaire externe alors que les travaux reliés à l'entretien préventif et aux immobilisations sont exécutés par la Ville elle-même.

Annuellement, on y compte 3500 mouvements dont le tiers sont des vols d'affaires. L'aérogare est située dans les bâtiments d'Aviation CMP inc. et une vingtaine de hangars privés y sont installés. Le Club aéronautique de Beauce inc., avec ses 60 membres actifs, y a également pignon sur rue. On vous y convie d'ailleurs pour le déjeuner les dimanches avant-midi.

1160, 30e avenue, Saint-Georges (Québec) G5Y 5B7

Téléphone: (418) 228-5555
Télécopieur: (418) 226-2232
www.ville.saint-georges.qc.ca

Représentant: Léo Fortin
leo.fortin@ville.saint-georges.qc.ca

LES LOGICIELS D'AVIATION GP

GPFS© Les logiciels d'aviation GP Inc.

Les Logiciels d'Aviation GP est une compagnie incorporée depuis 2007, comprenant sept employés, dont une équipe de quatre développeurs, qui se dévoue à offrir des solutions intégrées modulaires servant à faire la gestion de différents départements en aviation. Plusieurs modules sont disponibles sur leur logiciel GPFS©. Par exemple, le module GPFS-SGS© est utilisé pour la gestion de la sécurité (SGS) et permet de faire la gestion des risques selon les politiques établies par Transports Canada. D'autres modules tels que les bons de commande, les bons de travail et autres sont disponibles. Certaines fonctionnalités sont également offertes: gestion multiusager, traçabilité des événements, générations d'alertes, envoi automatique de courriels, gestion multisites, etc. En plus des logiciels, la compagnie offre des services d'installation, de formation, de support et d'analyse des besoins.

419 A, rue Nobert, Gatineau (Québec) J8R 3P3

Téléphone: (819) 663-2182
www.gpflightsoftware.ca

Représentant: Daniel Perreault
Président
dperreault@gpflightsoftware.ca

ENSEMBLE
pour mieux vous servir!

✈ Vérifier auprès de Transport Canada la règlementation entourant la formation des agents de bord et la possibilité d'octroyer des licences restreintes en entretien d'aéronefs

✈ Définir le profil de compétences requis pour les préposés de piste et opérationnaliser cette formation

✈ Mettre à jour le programme d'enseignement en régulation de vol et opérationnaliser cette formation

...voilà ce à quoi nous nous sommes déjà engagés envers votre association !

CAMAQ
Comité sectoriel de main-d'oeuvre en aérospatiale
www.camaq.org

DEVENEZ MEMBRE

de l'Association québécoise du transport aérien

OU

ABONNEZ-VOUS GRATUITEMENT
au Magazine Circul'Air

EN VISITANT LE :
www.aqta.ca

AQTA
Association québécoise du transport aérien

CIRCUL'AIR

ERRATUM : Répertoire des membres, vol. 25 no 3

Pour rejoindre A.L.M. PAR AVION : amelie.bernard@almparavion.com

Aéroports de Montréal
Antoine Rostworowski, directeur Développement des affaires

SE POSITIONNER POUR LA REPRISE

Pierre-André Roux

Les dirigeants des PME sont naturellement plus prudents que les consommateurs face aux signes de reprise économique. Ils démontrent néanmoins aujourd'hui une amélioration de la confiance. Que la reprise soit bel et bien à nos portes ou qu'elle se fasse encore attendre, il faut désormais penser et agir en conséquence et se préparer à un nouvel essor. Les entreprises qui parviendront à bien se positionner pourront tirer leur épingle du jeu et obtiendront les parts de marché qui y sont associées. Soucieux de vous offrir les outils dont vous avez besoin, Circul'Air vous expose, dans le présent numéro, les stratégies d'affaires qui vous permettront de vous positionner efficacement.

La clé du succès réside dans la capacité que vous aurez à vous mettre dans la peau de votre clientèle et dans celle de vos clients potentiels. Dans quelle mesure leurs besoins ont-ils changé? Certains de vos clients ont peut-être saisi des opportunités d'affaires. Leur expansion dépend possiblement des ressources à leur disposition en matière de transport aérien. Des niches d'affaires ont émergé, il est primordial de s'en accaparer avant que la compétition ne s'y installe.

Se réinventer

Quoiqu'on en pense, au sortir de la crise, la donne économique sera différente. Certaines entreprises ont dû revoir leurs activités, car les clients ont changé et en conséquence, le marché est différent. Le bouleversement doit être perçu comme une source de motivation à se réinventer. Il est temps de miser sur vos forces et d'envisager donner en sous-traitance les fonctions dans lesquelles vous n'excellez pas.

Se faire connaître

Jacques Roy, professeur titulaire aux HEC Montréal, affirme que les PME du transport aérien au Québec doivent se faire connaître davantage. Les efforts doivent porter sur la commercialisation. Beaucoup de gens ignorent les produits que ces compagnies ont à offrir. Plusieurs études de marché le démontrent. Il faut consolider l'offre et montrer aux gens les services que l'on peut offrir. L'action sur la demande aura pour effet de stimuler les services. Il est possible, à peu de frais, de mettre sur pied un plan marketing efficace. (voir p.14: formation)

Retenir ses gens

Monsieur Roy nous rappelle que la récession a donné un défi aux entreprises en matière de main d'œuvre. Il aura fallu être en mesure de conserver la main d'œuvre compétente en période difficile. Avec la reprise et l'augmentation des activités, la mobilité de la main d'œuvre risque de s'accroître. Il faut trouver les moyens d'en diminuer les effets dans son entreprise, miser sur cette main d'œuvre et favoriser sa rétention. Après une période difficile, la mobilisation de votre équipe s'impose. Une présentation sur ce sujet est d'ailleurs prévue le 3 décembre lors de la Soirée réseautage de l'AQTA. (voir p.5)

Miser sur la technologie

Beaucoup de travail reste à faire dans le transport aérien au Québec en matière d'utilisation des technologies de l'information et des communications. Les processus de réservation en ligne et de gestion informatisée des vols sont encore marginaux pour beaucoup d'entreprises de l'industrie. L'efficacité et la productivité en sont tributaires. Sans investir dans la modernisation de ses moyens de communication avec la clientèle, on ne peut penser développer des marchés. Vous trouverez d'ailleurs des stratégies Web intéressantes à la page 21 du magazine.

Utiliser l'assistance

Les tumultes économiques ont engendré la création de beaucoup de programmes gouvernementaux. Il est souvent difficile de s'y retrouver, mais le jeu peut en valoir la chandelle. Visitez le site du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, le www.mdeie.gouv.qc.ca.

Notre paysage est en constante évolution. Il faut le concevoir ainsi pour saisir les opportunités. Éviter le vol stationnaire prend tout son sens dans les périodes de grand bouleversement. La reprise est pour demain. Pouvez-vous risquer de ne pas être sur la ligne de départ ?

RÉVISION • ÉCHANGE • VENTE
COMPAGNIE CERTIFIÉE AS9110: 2003
QUALITÉ ✓
SERVICE ✓
RAPIDITÉ ✓
FIABILITÉ ✓
PRÉCISION ✓
EFFICACITÉ ✓
EXPÉRIENCE ✓
INSTRUMENTS
• Altimètres
• Airspeeds
• Gyros
• Autres indicateurs
• Électriques et mécaniques
ACCESSOIRES
• Skydrol
• Démarreurs - Générateurs
• Pompes (fuel, hydrauliques, toilettes)
• Autres accessoires
• Électriques et mécaniques
A.M.O.-JAA
www.poleair.com
PÔLE AIR AVIATION INC.
Depuis 30 ans
2290, 46e Avenue, Lachine, Qc, Canada, H8T 2P3
Tél.: (514) 636-8154 • Fax: (514) 636-0763

L'HÉLIPORT DE MONTRÉAL

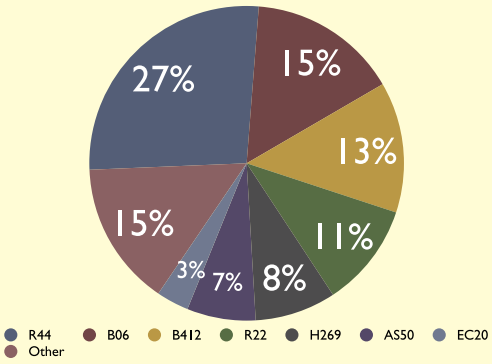
Étudiants au MBA aviation
John Molson School of Business

Depuis plusieurs années, la réalisation d'un héliport près du centre-ville de Montréal demeure au stade de projet. La métropole n'est pas dotée d'infrastructure publique ni de Plan de développement intégrant la création d'héliports et ce, contrairement à plusieurs villes canadiennes comme Vancouver, Calgary, Edmonton, etc. À l'heure actuelle, seuls quelques héliports privés existent aux alentours de Montréal. La création d'un site près du centre-ville de Montréal est de retour sur la planche à dessin de l'AQTA.

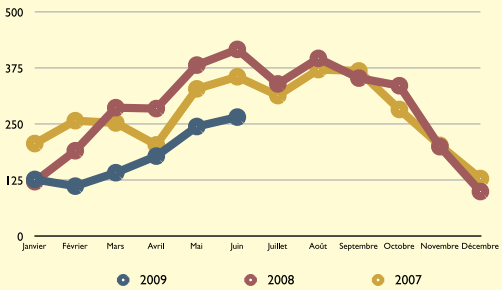
Afin d'analyser le besoin pour une telle infrastructure, l'AQTA a obtenu un portrait précis et récent des mouvements d'hélicoptères pour la région de Montréal, St-Hubert et Mirabel. Ces données fournies par NAV CANADA en juin 2009 illustrent une augmentation du nombre de mouvements d'hélicoptères dans la région de Montréal. À la lumière de ces résultats, on constate que les déplacements sont effectués principalement par sept types d'hélicoptères: Robinson 44, Bell 206, Bell 412, Robinson 22, Hughes 269, Astar 350 et Écureuil 120.

Les mouvements d'hélicoptères dans les régions de Dorval et St-Hubert illustrent clairement que la demande est saisonnière et que les opérations en saison hivernale sont réduites au minimum. La récession économique actuelle a aussi un impact non-négligeable sur le nombre de déplacements. Lorsqu'on compare les six premiers mois de 2008 à ceux de 2009, nous constatons une réduction de 613 mouvements ou 36% à l'aéroport de P.E.T. Néanmoins, en excluant les données à la baisse de 2009, directement attribuable à la récession économique, on observe une croissance globale du nombre de mouvements pour la grande région de Montréal entre 2006 et 2008.

Mouvements par type d'aéronef



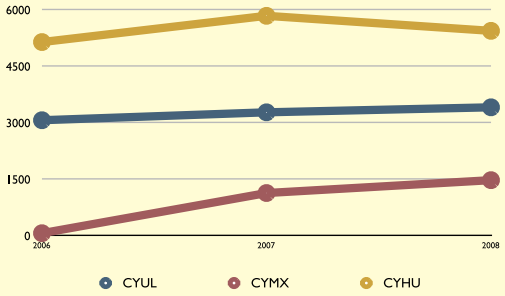
Mouvements d'hélicopères par mois pour l'aéroport de Dorval



Une étude antérieure effectuée dans les années 90 avait estimé que la demande totale était fixe. En bref, la création d'un nouvel héliport aurait eu pour impact de déplacer 35% du nombre de mouvements. Cette prévision semble fausse. Depuis l'ouverture du FBO Hélibellule à Mirabel, les nouvelles installations ont généré des mouvements supplémentaires de près de 750 atterrissages en 2008. Tout porte donc à croire que la création d'un héliport public près du centre-ville de Montréal aurait aussi pour effet d'augmenter le nombre total de mouvements dans la région de Montréal. Notre industrie doit supporter le projet d'un héliport. Cet héliport mettra en valeur la ville de Montréal et contribuera à améliorer l'accessibilité du centre-ville.

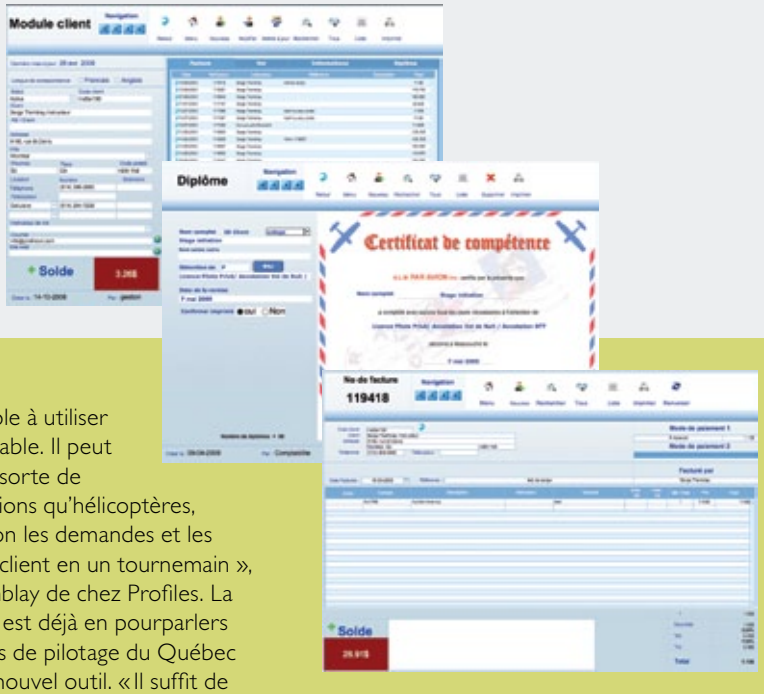
Merci aux étudiants de *John Molson School of Business* de l'Université Concordia d'avoir collaboré à la réalisation d'un plan d'affaires pour ce projet d'héliport.

Mouvements d'hélicoptères dans la région de Montréal



profiles

DÉVELOPPE CE QUE VOUS AVEZ EN TÊTE



Oubliez les longues heures passées à contrôler l'entretien de vos aéronefs, à remplir manuellement les planches de vol ou à organiser l'horaire de vos clients et instructeurs. Un nouveau logiciel de gestion de données qui révolutionne le monde de l'aviation peut faire ce travail à votre place.

L'Aviateur, outil de gestion pour école de pilotage, gère de façon autonome :

- les calendriers de gestion de l'entretien des appareils selon un échéancier par item;
- les bons de commande pour les mécaniciens et assure le suivi des réparations;
- les planches de vol et l'horaire des élèves et de leurs instructeurs;
- la facturation des clients;
- le tout, en un clic de souris.

« ***L'Aviateur*** nous a permis de sauver du temps, de nous débarrasser de beaucoup de paperasse et d'éviter les multiples erreurs causées par des pertes de documents et des oublis », témoigne Rémi Cusach, président de l'école ALM par avion à Mascouche, première école à bénéficier de l'Aviateur et partenaire dans son élaboration.

« C'est comme passer des livres manuscrits du Moyen Âge à l'imprimerie, poursuit-il. C'est efficace, agréable à utiliser et ça nous a énormément simplifié la vie. En plus, ***l'Aviateur*** nous permet de rencontrer les nouvelles exigences de Transports Canada. »

Le logiciel a été produit par l'entreprise Profiles, une firme informatique qui développe des outils de gestion de données et des solutions évolutives en technologie de l'information.

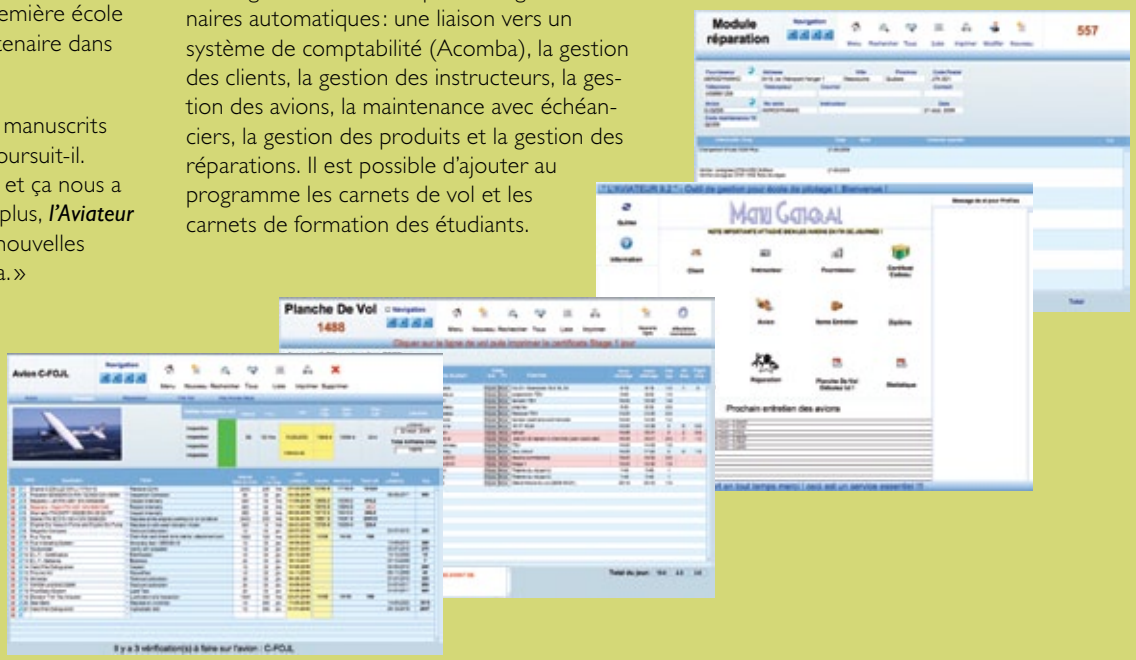
« ***L'Aviateur*** est simple à utiliser et facilement adaptable. Il peut être ajusté à toute sorte de flotte, aussi bien avions qu'hélicoptères, et être modifié selon les demandes et les besoins de chaque client en un tournemain », précise Serge Tremblay de chez Profiles. La compagnie Profiles est déjà en pourparlers avec d'autres écoles de pilotage du Québec intéressées par ce nouvel outil. « Il suffit de changer quelques termes ou interfaces selon les exigences de chaque client et le tour est joué. Toute entreprise qui possède plus qu'un appareil peut bénéficier de ***l'Aviateur.*** Il assure le suivi de multiples opérations, de chaque avion et de chaque pilote », explique M. Tremblay.

Le logiciel a été conçu à l'aide du programme *Filemaker,* le gestionnaire de base de données le plus souple dans le monde de l'informatique.

Le fonctionnement de ***l'Aviateur*** est particulièrement simple. Il possède huit modules dont un menu général, une planche de vol avec signature électronique et six gestionnaires automatiques: une liaison vers un système de comptabilité (Acomba), la gestion des clients, la gestion des instructeurs, la gestion des avions, la maintenance avec échéanciers, la gestion des produits et la gestion des réparations. Il est possible d'ajouter au programme les carnets de vol et les carnets de formation des étudiants.

De plus, le logiciel est muni d'un système d'alertes sonores et visuelles qui préviennent le propriétaire qu'un aéronef devra bientôt subir une maintenance. « Ça évite de voler avec un appareil illégalement ou d'être forcé de l'immobiliser pour une fin de semaine parce qu'on a défoncé le calendrier de maintenance », dit Serge Tremblay.

Pour plus d'informations sur ***l'Aviateur, outil de gestion pour école de pilotage,*** consultez la page Web de Profiles: http://www.profiles-ti.com/pages/produits.html. Il est également possible de joindre Serge Tremblay par courriel à info@profiles-ti.com ou par téléphone au 514-337-7209.



LA FAMILLE KING AIR

© Bjoern Venghaus

Frédéric Gagnon, conseiller en nolisement

Depuis plusieurs années, on constate que beaucoup d'exploitants aériens du Québec optent pour le King Air. Vitesse de croisière, distance franchissable et confort sont quelques-unes des raisons qui font du King Air de Beechcraft un avion de choix pour les exploitants du Québec. Les qualités opérationnelles de cet avion le prédisposent à desservir le territoire. Utilisé principalement pour le nolisement d'affaires et l'évacuation médicale, on retrouve des King Air de Ivujivik à Sherbrooke et de Rouyn-Noranda à Blanc-Sablon. Il suffit de passer une journée dans un aéroport du Nord pour constater à quel point cet appareil est omniprésent. Le ciel québécois est parcouru par tous les membres de la famille King Air. Du 90 au 350 en passant par le 100 et le 200, près d'une cinquantaine de King Air sillonnent la province.

Généralement équipé de moteurs PT-6, le King Air développe énormément de puissance et consomme relativement peu de carburant. Pour les années à venir, l'augmentation du prix du carburant engendrera inévitablement un accroissement de l'intérêt porté aux avions turbopropulsés. Leur efficacité et leur performance permettront d'absorber les fluctuations du prix du carburant. L'avion turbopropulsé, c'est en quelque sorte l'avion du futur.

C'est cependant la versatilité du King Air qui lui donne tout son attrait. Ses distances de décollage et d'atterrissage font en sorte qu'il peut être utilisé sur la plupart des terrains. La majorité des exploitants acceptent de se poser avec cet appareil sur des pistes de 3500 pieds. Conjugué à une grande distance franchissable, il peut gagner avec facilité aussi bien les aéroports des grands centres que ceux des régions éloignées qui caractérisent le Nord québécois. Capable d'atteindre une altitude étonnante, il est disposé à survoler les intempéries propres aux hivers québécois. L'excellente résistance au givrage permet de parcourir le ciel en toute sécurité, beau temps, mauvais temps.

Beaucoup de compagnies utilisent la configuration exécutive que l'avion peut présenter afin d'offrir plus de confort aux passagers. Dès lors, il devient idéal pour le transport de gens d'affaires, une clientèle à la recherche de ces caractéristiques. Il est, par le fait même, fréquemment utilisé par la fonction publique dans le cadre de ses déplacements d'affaires. En effet, le vol nolisé, plus flexible et plus efficace, permet d'économiser en matière de transport et en frais de déplacement et d'hébergement.

La fiabilité et la qualité du produit ont permis de bâtir la relation de confiance menant au succès de la famille King Air. Malgré l'engouement des années 80 entourant les Light Jet, le King Air a justifié sa présence par ses qualités. Aucun jet ne pourra atterrir sur de courtes pistes de gravier comme le fait le King Air. Avec la construction de plus de 6000 unités depuis 1964, Beechcraft a su traverser le temps avec un modèle toujours d'actualité.

© Chris Coates

COPILOTE
Droit aérien

Me Eric Lippé

T : 514 331-1410
F : 514 332-5991
e.lippe@droitaerien.ca

260, Henri-Bourassa Ouest, suite 200
Montréal (Québec) H3L 1N6

www.droitaerien.ca

FormAtion

LISTE DES COURS DISPONIBLES EN DÉCEMBRE 2009:

MARKETING 101

La mise sur pied d'un plan marketing demande certaines connaissances afin d'atteindre votre objectif. Ce cours est une introduction au marketing et permet aux participants de réaliser le potentiel d'une bonne démarche.

Objectif: Comprendre et rédiger un plan marketing efficace et en connaître les principales composantes.

Ce cours s'adresse aux cadres en charge du développement des affaires ou des ventes qui désirent voir ou revoir les notions leur permettant d'améliorer leur rendement. Aucune expérience n'est requise.

Contenu: Notions et concepts; vision client; segmentation; développement d'une stratégie; composantes d'un plan marketing; web 2.0; comment maximiser votre visibilité dans le Projet X.

9 décembre 2009 de 9 h à 16 h

Membre AQTA : 299$ + taxes par personne (dîner inclus)
Non-membre : 599$ + taxes par personne (dîner inclus)

SGS 101

L'entrée en vigueur de la réglementation relative au système de gestion de la sécurité (SGS) pour les exploitants (RAC 406-Écoles, 702-Travaux aériens, 703-Transporteurs, 704-Navettes et OMA) est prévue pour 2010. L'AQTA, en collaboration avec Jacobs Consultancy, a prévu des cliniques de formation pour aider les transporteurs à mettre en place le SGS dans leur entreprise. Le cours SGS 101 permet aux dirigeants de mieux comprendre les enjeux avant le début des cliniques.

Objectif: Connaître et comprendre les enjeux reliés au SGS afin de bien identifier les ressources nécessaires à ce défi (faites votre plan de match!).

Ce cours s'adresse aux dirigeants d'entreprise et aux cadres supérieurs.

Contenu: Notions et concepts de base sur le SGS; description des cliniques; conseils sur l'identification du cadre supérieur responsable.

10 décembre 2009 de 10 h à 14 h

Membre AQTA seulement : 299$ + taxes par personne (dîner inclus)

ÉTATS FINANCIERS 101

Cette formation familiarise les candidats avec les différents rapports financiers (bilans, états des résultats, etc.) et présente une approche d'analyse financière simple. Une introduction aux indicateurs de performance complète la formation.

Objectif: Connaître et comprendre les composantes des états financiers, les ratios et les indicateurs de performance.

Ce cours s'adresse aux cadres supérieurs, cadres et employés. Aucune expérience requise.

Contenu: Notions et concepts de base sur les états financiers, description complète des ratios et de leurs fonctions, introduction aux indicateurs de performance.

11 décembre 2009 de 9 h à 16 h

Membre AQTA : 299$ + taxes par personne (dîner inclus)
Non-membre : 599$ + taxes par personne (dîner inclus)

RÉGLEMENTATION 101

Cette formation dépeint l'univers de la réglementation aérienne au plan international et national et donne des outils de référence et des trucs pour trouver et mieux gérer les informations en lien avec la réglementation.

Objectif: Connaître et comprendre les composantes règlementaires du transport aérien et se créer un outil de référence dans le cadre de son travail.

Ce cours s'adresse aux cadres et employés qui désirent améliorer leurs connaissances au niveau de la réglementation aérienne. Aucune expérience requise.

Contenu: Notions et concepts; RAC (règles et normes); méthodes de recherche en réglementation; outils de référence et guide d'étude pour l'examen OMTAX.

8 décembre 2009 de 9 h à 16 h

Membre AQTA : 299$ + taxes par personne (dîner inclus)
Non-membre : 599$ + taxes par personne (dîner inclus)

Visiter la section «Événement» sur www.aqta.ca ou contactez-nous par courriel: marco.prudhomme@aqta.ca

AQTA
Association québécoise du transport aérien

10 FACTEURS-CLÉS POUR UN SITE WEB EFFICACE

Guy Michon, Vortex Solution

Énormément de décideurs se retrouvent hors de leur zone de confort quand vient le temps de concevoir un site pour leur organisation. Du choix du bon partenaire aux ressources à y consacrer, bien des interrogations restent sans réponse et des décisions parfois mal éclairées en découlent. Mes dix dernières années, à travailler de concert avec de nombreuses entreprises à la conception de sites Web, m'ont permis d'identifier certains facteurs-clés de succès.

1. Bien choisir son agence Web

Le processus de sélection d'une agence Web devrait inclure une recherche sur les grands moteurs de recherche, dans les magazines et dans les annuaires spécialisés, sans pour autant négliger le bouche à oreille. Une visite des sites Internet des différentes agences et firmes de conception de sites Web et, plus spécifiquement, de leurs réalisations, devrait permettre de définir une liste des candidats intéressants.

2. Prendre le temps de faire de la recherche

Avant toute chose, il est primordial de répertorier ce qui se fait sur le Web, dans son domaine d'affaires, autant au niveau local qu'ailleurs dans le monde. Ce genre de recherche aidera grandement à déterminer les fonctionnalités, type de contenu et style de design à retenir pour le futur site Web.

3. Dédier suffisamment de ressources au sein de l'entreprise

Une des erreurs les plus répandues est de ne pas consacrer suffisamment de ressources à l'interne pour s'occuper du site Web. Il est important d'être conscient que l'implication de l'entreprise est essentielle à la production de contenu (textes, photos, vidéos, etc.). Un site Web qui veut se démarquer doit impérativement offrir un contenu mis à jour régulièrement pour éviter que l'achalandage stagne ou décroisse.

4. Reconnaître l'importance d'un contenu de qualité

Un site Web permet de communiquer avec son public; idéalement d'entretenir un dialogue avec lui. Il ne doit pas être une coquille vide. La rédaction d'un contenu de qualité est un gage de succès. D'une part, des contenus pratiques, fréquemment mis à jour et répondant aux besoins et attentes des visiteurs sont une raison pour le public cible de se rendre sur le site et d'y revenir. D'autre part, la présence d'articles, d'entrées de blogue, ou autre textes, organisés par thèmes et rubriques en lien avec le domaine d'affaires de l'entreprise permettra aux moteurs de recherche tel que Google de faire apparaître le site sur ses pages de résultats pour des recherches en lien avec ces sujets. Le positionnement sur les moteurs de recherche est probablement l'une des meilleures façons d'augmenter l'achalandage sur son site. À long terme, la production de contenus de qualité peut propulser une organisation modeste en véritable référence dans un domaine.

5. Connaître son public cible

En essayant de plaire à tout le monde, on finit par ne plaire à personne. Il est donc primordial d'identifier le public cible primaire et d'orienter les choix de conception en le gardant toujours en tête. Il faut établir en profondeur ses motivations, ses habitudes, ce qu'il l'anime. Peindre un portrait clair et précis du visiteur type permettra de concevoir un site qui saura rencontrer ses attentes.

6. Penser le site en fonction de l'utilisateur

Penser en fonction de l'utilisateur, c'est aussi se mettre à sa place. Trouvera-t-il facilement ce qu'il recherche sur le site ? L'interface est-elle intuitive, plaisante à utiliser ? C'est ce qu'on appelle l'ergonomie et l'utilisabilité. L'internaute est une créature impatiente qui aime trouver rapidement ce qu'il cherche.

7. Obtenir le maximum de son agence Web

Pour obtenir le maximum de son agence, un bon chargé de projet saura confronter sa firme Web à des problèmes, plutôt que d'essayer de lui fournir les solutions. En effet, l'agence Web regorge de spécialistes : designers, ergonomes, programmeurs, etc. Il est donc judicieux d'encourager leur implication en écoutant leurs suggestions, en les mettant au défi et en les faisant participer au maximum.

8. Éviter les comités et réduire les paliers de décisions

Quand vient le temps de prendre des décisions, avoir un trop grand nombre de personnes impliquées dans le processus peut devenir une béquille. Bien qu'il soit illusoire de penser concevoir le site d'une entreprise sans consulter ses membres, il reste que la formule du comité, surtout quand il s'agit de d'éléments subjectifs tel que le design, mène bien souvent à devoir faire de nombreux compromis et se traduit, en bout de ligne, par un design neutre, sans saveur. On recommande que les grandes lignes du site Web et de la stratégie sur laquelle il repose soit validées par la direction et que les décisions quotidiennes soit déléguées au chargé de projet.

9. Mettre en place une stratégie Web adaptée à l'entreprise

Avec le gain en popularité de sites de réseautage social comme Facebook, Twitter ou Youtube, on a vu les organisations prendre d'assaut ces nouvelles plate-formes. Ce n'est pas mauvais en soi, mais encore faut-il comprendre leur fonctionnement, leurs valeurs et le code de conduite de ses utilisateurs. Par exemple, la création d'un profil corporatif sur Facebook ou Twitter pour y diffuser des micro-communiqués de presse ne risque pas d'enthousiasmer beaucoup d'utilisateurs de ces sites. Peu de gens sont intéressés à entrer en relation avec une marque. Ils veulent communiquer avec de véritables individus. Ainsi, mettre à contribution votre équipe peut s'avérer beaucoup plus intéressant.

10. Faire évoluer le site dans le temps

Le manque de ressources mène généralement, après quelques années de négligence, à une refonte complète du site. Ce type d'approche est coûteux pour l'entreprise, car l'investissement de l'ancien site Web est perdu. Il est beaucoup plus rentable et judicieux pour vous de procéder à de fréquentes séries d'améliorations. Le Web est un média flexible, il faut l'appréhender et faire évoluer votre site dans le temps.

L'INDUSTRIE DU PARACHUTISME

UN MONDE À PART

Pierre-André Roux

De plus en plus de Québécois s'adonnent à l'expérience d'un premier saut et à l'adrénaline de la chute libre. L'essor des compagnies de parachutisme au Québec traduit cette tendance. Si bien que les entrepreneurs de ce domaine font aujourd'hui face à plusieurs défis, notamment en matière de recrutement, afin de supporter leur développement. Faisons donc un tour d'horizon d'un domaine unique mû par des entrepreneurs atypiques pour qui aller prendre l'air prend une dimension vertigineuse.

La passion des airs

Les entrepreneurs du milieu du parachutisme sont des passionnés. Passionnés de l'aviation certes, mais d'abord et avant tout des passionnés du parachutisme, de la chute libre et des émotions fortes. C'est clairement ce qui explique leur succès. Bien que ces entrepreneurs du milieu du parachutisme québecois soient devenus des gens d'affaires aguerris, il ne faut pas oublier que ce sont à la base des mordus d'action. Pour eux, l'aviation, c'est un outil. L'objectif: se poser sur ses jambes plutôt que sur ses roues.

Sauter en parachute est un métier exigeant. C'est un travail saisonnier qui n'est pas donné à tous. On est loin du quotidien dans un bureau. L'été, les semaines de travail durent sept jours et les journées commencent au lever du soleil pour ne se terminer qu'après le coucher et parfois bien plus tard. Les formations et la gestion du personnel et de l'entreprise s'ajoutent aux journées en l'air. Il est primordial de profiter de toutes les périodes où les conditions météorologiques nous permettent de sauter.

La sécurité avant tout

Le saut en parachute est un sport extrême. Pour certains, il faut être téméraire pour l'exercer. La réalité est tout autre. Il est impossible de réussir comme les entrepreneurs de ce domaine si l'on ne prend pas un solide engagement envers la sécurité. Cette détermination à voir la sécurité être au cœur des activités les amène à tirer les leçons que des événements malheureux pourraient apporter afin de contrôler les risques au maximum. Sous l'égide de l'Association canadienne de parachutisme sportif (ACPS), l'activité est encadrée et règlementée. La gestion du risque et la primauté accordée à la sécurité qualifient les gens d'affaires que Circul'Air vous présente. Au Québec, on peut avoir la fierté de maintenir des standards élevés en la matière.

Un vaste champ d'activité

La sphère d'activité du parachutisme est large. Les dernières années ont permis de constater

une évolution énorme dans le domaine. Les voilures sont de plus en plus performantes et l'éventail des activités se développe. Pensons simplement à l'arrivée des souffleries. Selon Mélanie Guérin de SkyVenture, un centre de soufflerie situé à Laval, plus d'une vingtaine d'équipes vont s'entrainer aux installations de la compagnie. Les sauteurs vont pratiquer les manœuvres qu'ils développeront par la suite dans les airs. Rappelons que le principe de la soufflerie a été inventé au Québec en 1980 par monsieur St-Germain avant de s'internationaliser. Dans un autre ordre d'idée, soulignons que plusieurs Québécois participent à l'aventure du record de la plus grande formation de chute libre. Le dernier record a été établi en Thaïlande où 400 personnes étaient rassemblées. Le prochain défi à l'agenda est d'unir 500 personnes en formation. Le saut est prévu en janvier 2011.

Une main-d'œuvre recherchée

La recherche de main-d'œuvre qualifiée et compétente est un défi constant pour ces entreprises. Les entreprises du domaine ont besoin d'instructeurs et de pilotes d'expérience. On a tendance à l'oublier, mais les opérations aériennes reliées au parachutisme sont complexes. Les pilotes qui travaillent avec ces compagnies doivent maîtriser les changements sur l'avion qu'implique le départ de tous ses passagers.

Pour ce qui est des instructeurs, ces compagnies sont à la recherche constante de sauteurs d'expérience. Si bien qu'elles doivent souvent avoir recours à des gens de partout dans le monde. La nature saisonnière des activités freine la rétention de la main-d'œuvre, mais elle permet aussi à certains de sillonner la planète dans l'exercice de leur métier. En effet, plusieurs travailleurs commencent une saison au Québec tout juste après avoir cessé leurs activités en Nouvelle-Zélande.

Aujourd'hui au Québec, le parachutisme a la cote. L'effervescence de ce domaine a gagné le cœur des québécois. Pas étonnant qu'un nombre grandissant de personnes s'adonne à ce sport. Plusieurs vous le diront, il suffit d'un saut pour avoir la piqûre. Les sauteurs en parachute ne sont plus des jeunes en quête de sensations fortes. Des gens de tous les âges et de tous les horizons, à la recherche d'un nouveau défi, s'adonnent à cette activité.

De la chute libre à la compétition de vol en formation, du premier saut en tandem au vol en soufflerie, le parachutisme, c'est une expérience, mais d'abord et avant tout un monde exceptionnel.

Parachutisme Nouvel Air

Michel Lemay nous présente Nouvel Air. En opération depuis près de 20 ans, la compagnie opère à Farnham un Twin Otter et deux Beech-18. En association avec monsieur Donald Poulin, Nouvel Air participe au succès de Parachute Montréal à St-Esprit. Nouvel Air, c'est un centre de parachutisme, mais c'est aussi l'équipe «Évolution». Une équipe de compétition de chute libre. Une discipline appelée communément le VR4 (vol relatif à quatre) L'équipe Évolution formée de Michel Lemay et de ses trois fils est championne canadienne depuis maintenant six ans et se classe cinquième au monde.

1-877-292-8118
www.nouvelair.ca

Parachutisme Adrénaline

Jean-Nicolas Lagacé fait partie des trois jeunes entrepreneurs passionnés qui sont à l'origine du projet de Parachutisme Adrénaline. Après cinq saisons, l'école est propriétaire de six avions et emploie plus de 25 instructeurs. La compagnie offre ses services à St-Jérôme et à Trois-Rivières. Mue par le développement à long terme de ses activités et avide de nouveaux défis, Parachutisme Adrénaline travaille actuellement à un projet de taxi aérien et ajoutera à sa flotte, pour 2010, un Cessna Grand Caravan qui constituera le septième avion dont l'école sera propriétaire.

1-877-PARACHUTE
www.paradrenaline.ca

École de parachutisme Voltige 2001

Nicolas Huard porte les couleurs de Voltige 2001. Il est un des cinq propriétaires de l'entreprise. En opération depuis bientôt neuf ans, Voltige 2001 est constituée d'une équipe dynamique. Tout récemment, nous avons même eu l'occasion de voir l'entreprise prêter ses installations au film «Les pieds dans le vide». La flotte d'avions est composée de deux Cessna Grand Caravan ainsi que d'un Cessna 182. L'entreprise offre des sauts en tandem, des cours de chute libre ou du perfectionnement pour tous les niveaux de sauteurs à sa base de Notre-Dame-de-Lourdes dans la région de Joliette.

450-752-0385
www.voltige2001.net

PRIX À LA POMPE

Gabrielle Duchaine, journaliste

La hausse du prix du pétrole a un impact si important sur les transporteurs aériens qu'elle pourrait bien révolutionner leur industrie. Pour pallier à la hausse de leurs coûts d'opération et conserver leur clientèle, les entreprises doivent revoir leurs méthodes de gestion, sensibiliser leurs employés, augmenter leurs tarifs et moderniser leur flotte. Coup d'oeil sur un secteur en pleine tourmente.

« Le pétrole est en train de tout changer. Il n'existe pas de réponses faciles. L'impact de cette crise, qui occasionnera des pertes de 27,8 milliards de dollars américains pour 2008-2009, est plus grand encore que celui des attentats du 11 septembre 2001 », estime le directeur général de l'International Air Transport Association, Giovanni Bisignani. Selon lui, c'est l'Amérique du Nord qui serait le plus durement touchée par le prix élevé du carburant.

C'est pourquoi les transporteurs, autant québécois qu'internationaux, doivent redoubler d'astuces pour éviter une augmentation fulgurante de leurs coûts. Depuis quelques années, ils modifient leurs comportements de façon marquée pour économiser.

« Si le prix du pétrole est élevé à long terme, il aura un impact sur les compagnies aériennes, les voyageurs et les destinations », estiment les experts de la firme multinationale de consultants Booz & Company, qui se sont penchés sur la question. « On verra notamment une hausse substantielle du prix des billets d'avion, l'amélioration de l'efficacité des équipements et des infrastructures, la réduction des coûts d'accès à la destination et le repositionnement du marketing de la destination », prévoient-ils.

Déjà, plusieurs transporteurs internationaux ont réduit leur personnel et fermé des bureaux. Des avions plus petits assurent certaines liaisons et la fréquence des dessertes les moins populaires est diminuée. Des liaisons ont même été annulées. Comme le prédisent les experts, des transporteurs ont commencé à actualiser leurs flottes en adoptant, par exemple, des moteurs turbopropulseurs plutôt que turbofans, en plus de changer la vitesse de vol de leurs appareils.

L'industrie québécoise n'est pas épargnée

Malgré ces efforts, un inquiétant rapport de recherche du Conference Board du Canada traitant de l'industrie du transport aérien au pays prévoit que les revenus de l'industrie devraient dégringoler de 9,5 % d'ici à la fin de l'année 2009. Ce serait la chute la plus brutale depuis la crise du SRAS et le Québec ne sera pas épargné.

Ainsi, les transporteurs doivent changer leur façon de faire. Comme les entreprises locales possèdent souvent des flottes moins énergivores, c'est dans la gestion des opérations que les plus importantes économies peuvent être effectuées. Dans la province, certaines compagnies ont commencé à réviser leurs ententes de prix avec les fournisseurs et à passer en revue les programmes

de planification de vol. Leurs employés sont maintenant sensibilisés pour assurer une meilleure gestion du carburant via des éléments pratiques lors de vol type. Des transporteurs, ExactAir notamment, ont investit dans des réservoirs à divers endroits stratégiques sur leur parcours pour aider à maintenir un coût opérationnel le plus bas possible pour les clients.

L'objectif est de limiter les dépenses pour ne pas faire fuir les clients, déjà exaspérés par les nombreux frais liés aux voyages en avion. « Ils pourraient très bien revoir leur politique de déplacement pour trouver des alternatives moins coûteuse comme la téléconférence, ce qui signifierait moins de vols pour notre compagnie », explique la Directrice générale chez ExactAir, Roxanne Allard.

Depuis quelques années, son entreprise a révisé les directives d'opérations de vols avec les membres d'équipage, en plus d'effectuer avec une attention toute particulière des modifications aux appareils en changeant certaines pièces comme les hélices, selon leur consommation d'essence.

« On a établi une procédure de gestion des coûts à chaque semaine pour être capable de réagir rapidement en cas de hausse importante d'une semaine à l'autre. On a aussi modifié notre approche client lors de la rédaction de contrats voir jusqu'à loué les avions dry. On applique aussi dans certain cas une surcharge de carburant au prix du vol », poursuit Mme Allard.

D'autres transporteurs misent sur du financement de l'État pour ne pas sabrer dans les services. Cet été, Pascan Aviation, par exemple, a profité d'une somme de 200 000 $ allouée par le gouvernement du Québec au Centre local de développement de Rouyn-Noranda afin soutenir sa liaison aérienne vers Toronto. La subvention accordée par Québec devrait compenser les pertes de Pascan Aviation, puisque la première année du trajet risque de ne pas être rentable.

Même dans les compagnies où c'est le client qui paie le carburant, on a effectué des ajustements. Chez Héli Excel, une entreprise de la région de Sept-Îles, on a modifié la motorisation de huit des vingt aéronefs et installé des moteurs plus économiques pour « économiser et mieux se placer dans le marché par rapport aux compétiteurs », explique le Directeur des opérations, Jean Goyette. Ainsi, près de la moitié des appareils coûtent moins cher aux clients qui en louent les services.

Le retour des turbopropulseurs

Autre changement notable, et pas seulement au Québec : le retour en force des avions turbopropulsés, moins gourmands en carburant. À preuve, les constructeurs d'avions turbopropulsés, la canadienne Bombardier et la française ATR, ont vu leur production pour ce type d'aéronef augmenter à 140 appareils en 2008, après en avoir livré 100 en 2007 et seulement 26 en 2002.

Une des clientes de Bombardier, la maintenant célèbre ligne canadienne Porter Airline, n'utilise que ce type d'appareil. Les Q400 de l'entreprise née en 2006, qui peuvent embarquer jusqu'à 70 passagers à la fois, seraient 40 % moins énergivores que des jets de même taille. Autrefois snobés parce jugés trop bruyants, les avions turbopropulsés bénéficient aujourd'hui de la technologie révolutionnaire NVS, qui réduit les niveaux de bruit et minimise les vibrations de la cabine. « Le Q400 est aussi rapide que la plupart des appareils sur les routes aériennes sous 500 miles et ses coûts d'exploitation, inférieurs à ceux de tout autre avion régional moderne, lui permettent de concurrencer efficacement les transporteurs à bas prix bien établis », vante Porter Airline sur son site Internet.

Par ailleurs, les plus grosses compagnies aériennes, qui embarquent une majorité de touristes à leur bord, ont de moins en moins souvent à faire face aux frais de commission des agents de voyage grâce à la billetterie électronique et à la réservation directe en ligne, ce qui leur permet de limiter leurs dépenses globales. Plusieurs ont tout de même été forcées de hausser le prix de leurs billets. C'est le cas de West Jet et d'Air Canada, qui ont augmenté leurs tarifs deux fois plutôt qu'une au cours de l'été.

Des solutions limitées

Malgré la panoplie de mesures mises de l'avant par les transporteurs, les solutions restent limitées. Contrairement à d'autres modes de déplacement comme le train ou l'automobile, l'industrie du transport aérien est en retard en ce qui a trait au développement d'alternatives au pétrole. Une situation que déplorent plusieurs entreprises. « On a déjà regardé pour avoir des moteurs pistons au diesel, mais c'est très cher et peu rentabilisable pour l'instant, raconte Roxanne Allard. L'aviation en général est en recul sur le reste de l'industrie des transports. Je pense par exemple aux automobiles avec les hybrides, poursuit-elle. C'est déplorable. »

C'est peut-être pour cette raison que certaines grosses compagnies font preuve d'une originalité parfois surprenante afin d'aller chercher chaque cent disponible. Aux Etats-Unis comme en Europe, plusieurs transporteurs ont instauré de nouveaux tarifs pour des services jusqu'ici gratuits comme les boissons non-alcoolisées ou l'enregistrement des bagages.

En mars, le président du plus important transporteur aérien à bas prix d'Europe, Ryanair, est allé plus loin encore, envisageant sérieusement de faire payer aux passagers l'accès aux toilettes de ses avions. L'idée a finalement été abandonnée. L'entreprise discute plutôt avec le constructeur américain Boeing de la possibilité d'installer des supports permettant à une douzaine de passagers de voyager quasiment debout, assis sur un tabouret et attachés avec une ceinture de sécurité. La compagnie précise toutefois que ce concept en est à un « stade de développement très précoce ».

"P" comme dans potentiel.

COPENHAGUE 2009 : SURVOL DES IMPLICATIONS POUR LE TRANSPORT AÉRIEN.

Jérôme Dupras, candidat au doctorat, Département de géographie, Université de Montréal

L'ère post-Kyoto s'entamera bientôt avec l'ouverture, le 7 décembre prochain, du sommet de Copenhague au Danemark. Cette quinzième Conférence sur le climat organisée par l'Organisation des Nations Unies (ONU) vise à trouver une stratégie de réduction des émissions de gaz carbonique (CO_2) entre les 192 pays présents et qui sera mise en application après 2012, année à laquelle se terminera l'effectivité du Protocole de Kyoto. L'objectif de cette rencontre est double. Il sert non seulement à reconduire les principes du précédent protocole sur les objectifs de réduction propres à chaque pays signataires, mais également à les renforcer en augmentant les cibles de réduction nationales. Deux principaux camps s'affrontent dans ce qui se dessine pour être, si l'on se fie aux rencontres préparatoires de New York et Bangkok en septembre et octobre dernier, un long et laborieux bras de fer entre les tenants de la ligne onusienne et les pays en faveur d'un agenda flexible sans cibles contraignantes. Il faut ajouter à cela un autre vieux front de confrontation entre les 39 pays développés et les 131 pays en voie de développement, ces derniers accusant ouvertement les premiers de revenir sur leurs engagements, tout en voulant saboter la rencontre à venir par manque de volonté politique.

Dans cette foulée, le 7 octobre dernier, l'Association du transport aérien international (IATA) soumettait aux décideurs de la planète un document de réflexion portant sur la réduction des émissions de CO_2 et suggérant une prolongation des mesures proposées et instaurées par le Protocole de Kyoto. Lancé alors que la réunion préparatoire de Bangkok semblait faire du surplace, le document propose une série de mesures concernant l'efficacité énergétique de l'aviation afin de permettre à l'industrie de stabiliser ses émissions en 2020 et les diminuer de moitié en 2050. Une rencontre tenue à Montréal entre les membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont les membres représentent 93% du trafic aérien commercial, a résulté en la signature d'une Déclaration où les pays concernés s'engagent à s'attaquer aux émissions issues du secteur aérien. Ce premier pas, bien que peu engageant pour les signataires, est néanmoins nécessaire et constitue une première véritable incursion de l'aviation dans la gestion internationale des gaz à effet de serre (GES).

En regardant de près les statistiques liées au transport aérien, on remarque l'urgence de cette intégration, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) le secteur du transport produit 23% des émissions totales de CO_2, dont 12% est attribuable à l'aviation, soit environ 2% des émissions totales. La même source affirme que ce pourcentage pourrait atteindre 3% en 2050. Pour les compagnies aériennes, le dossier des changements climatiques est également d'importance, d'un côté le carburant représente aujourd'hui la principale dépense des entreprises (un record de 26% des dépenses de l'industrie en 2006) et de l'autre la gestion des émissions de CO_2, via l'attribution de permis, s'institutionnalise en Europe et apparaît de plus en plus régulièrement dans les débats politiques nord-américains. Il suffit de jeter un regard sur l'importance des objectifs à long terme du Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) et de la NASA pour comprendre que les enjeux économiques et environnementaux sont sérieux, une réduction de 50% des émissions de gaz carbonique et d'utilisation de carburant et une diminution de l'ordre de 80% des rejets atmosphériques d'oxydes d'azote (NO_x) pour 2020.

En ce qui a trait aux marchés, du carbone, l'Union européenne (UE) a misé sur le marché des permis d'émissions (MPE) comme principal mécanisme d'action pour atteindre les objectifs de Kyoto. Si son effectivité est encore limitée, la volonté politique est grandissante pour sa mise en œuvre à plus grande échelle et il y a fort à parier que le MPE sera aussi le fer de lance de l'UE pour la suite de Kyoto en 2012. Déjà, du côté du transport aérien, la Commission européenne a proposé à ses membres que le MPE englobe dès 2011 les émissions tributaires aux vols sur le territoire européen et que l'année suivante, cette logique soit appliquée à tous les vols qui partent ou arrivent dans les aéroports de l'UE. Selon de nombreux observateurs, les gestes posés par l'UE ou encore par la Norvège (voir le projet zéro émission 2050) sont des signes probants que la gratuité des émissions de GES ne fera plus école avant longtemps. Joseph Stiglitz, prix Nobel d'économie en 2001, illustrait récemment cette situation en parlant de l'absence de l'intégration des coûts liés aux émissions de CO_2 comme étant la principale anomalie du système économique actuel.

En somme, ces nombreux facteurs touchent autant à la gouvernance des entreprises que des institutions publiques et en font un dossier à suivre pour tous les acteurs de l'industrie. Prochaine escale en décembre à Copenhague

BIENVENUE DANS LA ZONE

Afin d'assurer la relève et susciter l'intérêt des jeunes envers les différentes professions de l'industrie du transport aérien, l'AQTA a créé la «zone transport aérien» au Salon national de l'éducation qui s'est déroulé les 14, 15 et 16 octobre à la Place Bonaventure de Montréal. Deux semaines plus tard, c'est le Salon éducation emploi de Québec qui nous a accueillis. Avec cette initiative, l'AQTA a permis à l'industrie de rejoindre environ 35 000 jeunes.

L'activité aura permis de mettre en vedette les carrières en transport aérien.

Les écoles et centres de formation en transport aérien y étaient réunis.

Des jeunes intéressés ont découvert de nouvelles carrières.

Un simulateur de vol a permis à certains de se découvrir une passion.

En collaboration avec la Fondation AQTA, une bourse de 6 000 $ sera offerte parmi les visiteurs qui se sont inscrit au kiosque de l'AQTA.

Les exposants vous donnent rendez-vous en 2010.

NAV CANADA

Mon nom : **Isabelle Pouliot**

Mon poste : **Contrôleure de la circulation aérienne**

Ma tâche : **Assurer la sécurité aérienne**

Mon employeur : **NAV CANADA**

NAV CANADA est la société qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada.

Notre mission est de faciliter le mouvement sécuritaire des aéronefs de façon efficace et rentable – et nos résultats parlent d'eux-mêmes. Notre rendement en matière de sécurité est l'un des meilleurs du monde. Notre technologie de gestion de la circulation aérienne est avant-gardiste. Notre engagement en matière d'efficacité du système permet à nos clients de réduire leurs coûts de carburant, ce qui contribue à la protection de l'environnement.

Rien de tout cela ne serait possible sans le dévouement et l'engagement d'employés comme Isabelle qui assurent la sécurité aérienne et gèrent le mouvement des aéronefs. C'est pourquoi nous nous sommes donné comme priorité d'être l'un des meilleurs employeurs du Canada. Pour en apprendre davantage à notre sujet, ou pour vous joindre à notre équipe, visitez le site **www.navcanada.ca**.

AU SERVICE D'UN MONDE EN MOUVEMENT

INFORMATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ : LES CONNAISSANCES PARTAGÉES CHANGERONT L'INDUSTRIE

Pour les intervenants de l'industrie de l'aviation, le besoin de partager l'information en matière de sécurité n'a jamais été aussi important. L'industrie continue de faire des percées remarquables dans des domaines tels que la conception, la fabrication, les performances et l'entretien des aéronefs, ainsi que les systèmes embarqués de communications et la technologie de la navigation. L'atteinte du plein potentiel de ces percées repose sur des réalisations tout aussi exceptionnelles dans la prestation de services de navigation aérienne sécuritaires et efficaces aux pilotes.

Ces changements qui s'opèrent dans l'industrie offrent une occasion de résoudre efficacement les problèmes opérationnels imputables à des incompatibilités passées entre les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants aériens, les exploitants d'aérodrome et les fabricants d'aéronefs. Grâce au partage de l'information en matière de sécurité, les divers intervenants de l'industrie seront davantage en mesure de bien comprendre les problèmes et les risques et de collaborer pour trouver des solutions.

Améliorer la sécurité des pistes

En 1999, les incursions sur piste comptaient parmi les dix principaux problèmes en matière de sécurité de l'aviation civile canadienne. De nos jours, la sécurité des pistes dans le monde entier demeure l'une des grandes priorités en raison des risques associés aux incursions sur piste.

Au niveau local, certains aéroports ont des équipes de sécurité locales qui peuvent comprendre des représentants des exploitants aériens, de l'aéroport et du fournisseur de services de navigation aérienne (NAV CANADA). À d'autres aéroports, le processus peut être moins officiel, mais le gestionnaire de l'aéroport et le gestionnaire de la tour ou de la station d'information de vol discutent de la sécurité des pistes et collaborent pour améliorer la situation.

Au niveau national, NAV CANADA préside le Conseil de sécurité et de prévention des incursions sur piste (CSPIS). Ce groupe, qui a été créé en 2006, est formé d'intervenants ayant un intérêt pour l'aviation. Il se réunit tous les trois mois pour vérifier l'état de la sécurité des pistes et émettre des recommandations visant à accroître la sécurité.

Actuellement, il n'existe aucun lien direct entre les équipes locales et le CSPIS, mais ce dernier aimerait collaborer avec les équipes de sécurité locales pour informer davantage toutes les parties concernées sur la sécurité des pistes au Canada.

Nous cherchons des moyens de partager de l'information sur la fréquence des incursions sur piste, le niveau de risque de ces incursions, les facteurs qui contribuent aux incursions sur piste et les solutions possibles pour gérer ces risques.

Le CSPIS prévoit également mettre sur pied un site Web pour centraliser l'information relative à la sécurité des pistes au Canada, lequel fournira :

- de l'information en vue de renseigner et de sensibiliser les gens sur la sécurité des pistes au Canada (p. ex., sur la technologie, les procédures, les statistiques nationales sur les écarts commis par un pilote, les incursions véhicule/piéton et les écarts des services de la circulation aérienne);
- des liens à des sources d'information existantes du monde entier sur la sécurité des pistes;
- les coordonnées du CSPIS et des équipes locales sur la sécurité des pistes.

Les milieux de l'aviation du monde entier continuent de mettre l'accent sur la sécurité des pistes, et le partage et la centralisation de l'information constitueraient un pas dans la bonne direction en vue de fournir au milieu de l'aviation une vue plus globale de la sécurité des pistes au Canada. Pour de plus amples renseignements sur la sécurité des pistes, veuillez lire l'article de NAV CANADA paru dans le numéro 3/2009 de Sécurité aérienne – Nouvelles de Transports Canada.

Le présent article a survolé un domaine de l'aviation essentiel à la sécurité pour lequel l'industrie doit continuer de trouver de meilleures manières de partager l'information et d'élaborer des solutions qui profiteront à tous. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez envoyer vos questions ou commentaires à Ann Lindeis à l'adresse suivante : lindeia@navcanada.ca.

LE DROIT AÉRIEN
AVANT TOUT TERRE À TERRE

VOS SPÉCIALISTES

Me Michel St-Pierre
Admis au Barreau en 1974, il possède plus de 30 ans d'expérience en matière de réglementation et de litiges reliés aux incidents aéronautiques.

Me Caroline Desbiens
Admise au Barreau en 1988, elle est détentrice d'une maîtrise en droit aérien et spatial de l'université McGill et pratique également en droit aérien et en droit des affaires.

BEAUVAIS TRUCHON
AVOCATS

79, boulevard René-Lévesque Est, bureau 200, C.P. 1000
Haute-Ville Québec (Québec) G1R 4T4
Tél. : (418) **692-4180** Téléc. : (418) 692-1599
www.beauvaistruchon.com

«L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE»: UNE SOLUTION ÉCONOMIQUEMENT VIABLE

Pierre-André Roux

La question de la présence de résidences aux abords d'installations aéroportuaires est complexe. À preuve, les cas du Lac-à-la-Tortue et de l'aéroport de St-Hubert font encore litige. Dans la recherche de solutions, l'AQTA met de l'avant l'approche élaborée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En 2007, l'organisation a réitéré son engagement à promouvoir la notion d'«approche équilibrée» dans l'application des procédures d'atténuation du bruit. Selon ce principe, les solutions aux problèmes de bruit doivent s'établir en considérant, dans l'ordre, les options suivantes :

1. La réduction du bruit à la source (caractéristiques des aéronefs);
2. La planification et la gestion de l'utilisation des terrains (urbanisation harmonieuse);
3. Les procédures opérationnelles (nouvelles pratiques dans les opérations);
4. Les restrictions à l'exploitation (limitation d'opération) ;

Dans le cas du Lac-à-la-Tortue, il est clair que l'«approche équilibrée» a été délaissée, et ce, malgré l'intérêt que plusieurs y ont porté. Nous assistons plutôt à l'application d'une mesure qui frappe l'imaginaire collectif élaborée afin de satisfaire l'opinion publique.

Évaluons donc, étape par étape, la façon de faire qui aurait dû dicter le règlement de telles problématiques.

1- La réduction du bruit à la source

Afin de diminuer la vitesse en bout de pale et d'éviter les vitesses supersoniques qui augmentent considérablement le bruit, il est possible, voire même facile, de réduire le diamètre de l'hélice et d'augmenter le nombre de pales. À cela s'ajoute la possibilité de plusieurs modifications telles l'épaisseur des pales, la flèche ou le vrillage. Dans le cas du Lac-à-la-Tortue, l'implantation d'hélices plus silencieuses aurait été la première étape.

2- La planification et la gestion de l'utilisation des terrains

La planification et la gestion du territoire est la responsabilité des municipalités. La présence et le développement d'installations aéroportuaires sont incompatibles avec la densification résidentielle dans ses environs. Il est impératif d'aviser les résidents qui s'intéressent à une habitation aux abords d'un aéroport de la réalité à laquelle ils auront à faire face. L'urbanisation doit être faite de façon à permettre le développement de l'aéroport. Ce dernier est au cœur du développement économique régional.

L'aéroport de Longueuil et l'hydroaérobase du Lac-à la-Tortue sont parmi les plus anciennes installations aéroportuaires du Québec. Les problèmes de cohabitation sont nécessairement le fruit d'une mauvaise planification urbaine. Les municipalités responsables d'installations aéroportuaires mettent-elles réellement en œuvre un plan de cohabitation harmonieux? Il faut s'en assurer.

GÉRARD GRENON, m.d.

Médecin examineur
Personnel de l'aviation civile
Civil Aviation Medical Examiner

Transports Canada Transport Canada

Examen de pilotes et contrôleurs aériens
Audiogrammes
Électrocardiogrammes

Téléphone : 418 872-8317
Fax : 418 872-5273
gerardgrenon@yahoo.ca

600, 6e avenue de l'Aéroport
Aéroport international Jean Lesage
Québec (Québec) G2G 2T5

AIR NAV

VENTE & INSTALLATION

RÉPARATION | CERTIFICATION

GPS
NAV/COM
HSI
TRANSPONDEUR
PILOTE AUTOMATIQUE
RADAR

ELT
ALTIMÈTRE
ALTICODEUR
TRANSPONDEUR
CORRÉLATION
TEST DE FUITE STATIQUE

9325 AVENUE RYAN, BUREAU 200
DORVAL (QC) H9P 1A2

(514) 631-1233
www.airnav.ca

3- Les procédures opérationnelles

Avant de restreindre les opérations, on doit envisager la révision des procédures opérationnelles. Un taux de montée optimal jusqu'à une hauteur déterminée, une délimitation des axes d'approche ou de montée ou une limitation sur les aires d'essai moteur sont toutes des alternatives à évaluer dans l'établissement de procédures de gestion du bruit.

4- Les restrictions à l'exploitation

En dernier recours, et dans la mesure où les autres alternatives ont été épuisées, l'OACI recommande que l'application de restrictions à l'exploitation soit imposée graduellement et qu'une période de préavis soit donnée aux exploitants. De plus, l'organisation demande de tenir compte des incidences qu'auront les mesures proposées sur les autres régions et sur l'aviation en général. Visiblement, ces lignes directrices ont été ignorées au Lac-à-la-Tortue.

La mesure appliquée devient une référence et crée un précédent. Elle pourrait ainsi nuire à l'exploitation d'autres aéroports régionaux. Malheureusement, certaines municipalités ne réalisent pas l'apport économique de l'aviation à leur région.

Une vision globale et organisée : la solution aux problèmes de cohabitation

Le Canada est signataire de la Convention de Chicago. En tant que membre actif de l'OACI, il a le devoir d'en appliquer les principes directeurs. En matière de gestion du bruit, l'« approche équilibrée » doit s'imposer en référence. L'approche du cas par cas actuellement mise en place n'est pas appropriée. Il est primordial de mettre en place un plan global de gestion des installations aéroportuaires. Transports Canada tend à remettre la responsabilité de la gestion des aéroports dans les mains des municipalités. Comme ces dernières sont sous juridiction provinciale, il faut songer à mettre de l'avant un cadre québécois entourant le développement des aéroports et les mesures de limitation du bruit à appliquer. L'adoption d'une vision globale donnera aux municipalités les balises dont elles ont besoin pour gérer, dans l'intérêt de tous, les installations dont elles ont la responsabilité.

La ratification de la Convention de Chicago, signée en 1944, a donné naissance à l'organisation de l'aviation civile internationale en 1947. Institution spécialisée du système des Nations Unies, cette organisation a pour mission le développement sûr, sécuritaire et durable de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres, dont le Canada fait partie. Le siège social est situé à Montréal. Depuis août 2009, le Secrétaire général est Raymond Benjamin.

LA RÉFÉRENCE EN SERVICE À LA CLIENTÈLE

VECTOR AEROSPACE

Atlantic: un rayonnement international

Atlantic Turbines a changé de raison sociale et s'appelle désormais Vector Aerospace Engine Services – Atlantic. Depuis notre base au Canada, nous sommes devenus l'un des plus grands prestataires mondiaux de services de maintenance, de réparation et de révision pour les séries de moteur PT6A, PW100 et JT15D de Pratt & Whitney Canada. Nous avons aussi ajouté récemment à notre liste, les séries de moteur PW307A et PW308A/C, dont nous assurons l'entretien a partir de nos nouvelles installations au Royaume-Uni.

À Vector Aerospace Engine Services – Atlantic, notre réputation pour la fiabilité de nos conseils, l'excellence de notre service à la clientèle et la justesse des coûts de nos services de réparation et de révision ne cesse de croitre.

Nous sommes fiers de notre passé, et nous travaillons fort pour votre avenir.

MAINTENANCE • RÉPARATION • RÉVISION

Distributeur et réviseur agréé des moteurs Pratt & Whitney Canada
Appelez le 1 888.769.0999
ou visitez www.vectoraerospace.com

VOLEZ VERS LA RENTABILITÉ !

Achetez ou louez l'avion le plus polyvalent sur le marché mondial !

LE CESSNA CARAVAN

Disponible sur roues ou flotteurs

Nouveau financement disponible/Caravan! Appelez...

- Caravan 675
- Grand Caravan
- Caravan Amphibie
- Super Cargomaster

Téléphone : 418 871-6302 / Télécopieur : 905 477-6618
diane@wilsonaircraft.com / www.wilsonaircraft.com

Wilson Aircraft

L'AQTA AU COLLOQUE ANNUEL DU CAQ

Selon les mots de son directeur général, c'est sous le signe de «Pistes de succès» que le colloque 2009 du Conseil des aéroports du Québec s'est tenu à Bromont les 29, 30 septembre et 1er octobre derniers. D'abord, selon M. Robillard, ce fut un succès sur le plan de la participation alors que plus de 140 personnes et 19 kiosques, dont l'AQTA, ont marqué l'événement. Les représentants de l'AQTA, Marco Prudhomme et Sylvain Touchette, ont d'ailleurs réitéré leur coopération et la complémentarité de leur association avec le CAQ.

Les intervenants de la communauté des aéroports du Québec ont la chance de discuter des grands enjeux de l'heure dans le cadre de 18 conférences et ateliers voulant mettre l'accent sur le leadership et les solutions efficaces aux problèmes. La mise en œuvre du SGS, le financement des petits aéroports, la gestion du bruit, le panel des *success stories* avec quatre modèles de réussite, la réglementation affectant les aéroports, le PAIA, la gestion de la faune, la planification source de réussite pour l'aéroport Jean-Lesage, les ateliers techniques sur le scellement des fissures et traitement de surfaces figurent parmi les conférences et ateliers présentés au colloque.

Le panel des initiatives gagnantes a su mettre en évidence quatre modèles et quatre réalités très différentes, démontrant qu'il est faisable, pour les aéroports de toutes dimensions, de connaître des succès. Au chapitre des activités pré-colloque, la visite au vignoble du Domaine du Ridge et une partie de golf ont rallié près de 50 participants. Un hommage spécial aux bâtisseurs du CAQ a été tenu au banquet et a constitué un témoignage émouvant sur l'histoire du CAQ et surtout sur ces personnes sans lesquelles le CAQ n'aurait pu exister et devenir ce qu'il est aujourd'hui. Les commentaires des participants ont été très positifs. Le prochain rendez-vous aura lieu les 28, 29 et 30 septembre 2010 à St-Georges.

Bravo aux organisateurs, aux commanditaires et aux participants!

INAUGURATION DU FBO QUÉBEC EXPRESS

Le 7 octobre dernier, c'est en grande pompe qu'a eu lieu le lancement du FBO Québec Express. Située sur la 6e avenue à l'aéroport international Jean Lesage, cette base d'opérations offre le confort et les commodités que nécessitent les vols nolisés et réguliers. Avec le développement de ce service, le Groupe la Québécoise, propriétaire d'Héli Express et de Skyjet, ajoute à son offre en matière de transport aérien..

RENOUVEAU AU CFTC

Depuis 2006, le programme Régulation de vol du Centre de Formation en Transport de Charlesbourg a fait peau neuve. En plus de revamper son programme d'enseignement, le CFTC à fait l'acquisition de logiciels utilisés par plusieurs compagnies aériennes tels que FOS/NT, JeppView, Navtech ou Flight Explorer. Le centre se fait un devoir de demeurer à l'écoute des employeurs afin d'ajouter une solide expérience pratique à la formation des régulateurs de vol. Grâce à une campagne de publicité plus agressive dans la région de Montréal, le CFTC augmente année après année le nombre d'élèves bilingues inscrits au programme.

CÉGEP F.-X. GARNEAU À LA SOIRÉE RÉSEAUTAGE

Les étudiants en Technique de la logistique du transport multimodale au Collège F.-X. Garneau seront des nôtres lors de la Soirée réseautage de l'AQTA, le 3 décembre prochain. Ils vous présenteront le résultat de leur collaboration au projet X. Ces étudiants ont participé à la collecte des données nécessaires à l'élaboration de l'initiative de l'AQTA en matière de promotion du transport aérien en région.

APPEL À TOUS

Comme vous le savez, l'AQTA s'intéresse à la relève. En 2010, nous profiterons encore de l'édition du mois de mai du Magazine Circul'Air pour promouvoir la relève. Nous vous invitons à nous présenter vos meilleurs éléments, ceux sur qui vous voulez miser pour le développement de votre entreprise. Nous voulons les connaître et les faire connaître. Nous vous donnons pour mission de nous les présenter. Ils pourront ainsi apparaître sur la page couverture du Magazine Circul'Air du mois de mai 2010. L'industrie du transport aérien est naturellement ouverte sur le monde. Depuis des années, notre industrie s'est bâtie avec des gens de toutes les nationalités. Afin de souligner l'apport de la diversité culturelle, nous vous lançons un appel. Nous aimerions voir se joindre à nous des participants de tous les horizons. Vous avez jusqu'en mars 2010 pour nous faire part des candidatures sujettes à un reportage dans le Circul'Air.

ESPACES DISPONIBLES

Le siège social de l'AQTA est situé sur le site de l'aéroport de Québec. Des bureaux sont maintenant disponibles en location dans l'édifice. Avec une vue imprenable sur les pistes d'atterrissage et sur le nouveau terminal, vous serez au cœur de l'action. C'est l'endroit idéal pour rencontrer les gens de l'industrie. L'AQTA vous offre une place de choix dans son quartier général. Vous avez aussi accès à une salle de conférence et une salle de cours. Visitez les locaux et joignez-vous à l'équipe!

L'AQTA : NUMÉRO 1 SUR GOOGLE

Google™

Les efforts que met l'AQTA pour développer un site Web attrayant portent fruit. Grâce aux visites de plus en plus nombreuses que le site enregistre, depuis septembre, le site Internet de l'association arrive en première position sur Google lors d'une recherche avec les mots-clés «transport aérien Québec». La publication de cette nouvelle a incité plusieurs intervenants du milieu du transport aérien à devenir partenaires et afficher leur logo sur le www.aqta.ca afin de tirer profit de cette visibilité hors pair. Nous vous remercions de démontrer autant d'enthousiasme envers le site de l'association. Cela profite à tous.

La tête
dans les nuages ?
Peut-être,
mais les pieds sur terre !
Lorsque vous êtes à la recherche d'un produit de qualité,
d'un service fiable et d'un accueil des plus chaleureux,
vous pouvez compter sur les gens de chez vous !
POSTES DE DISTRIBUTION
Aérodromes, hydroaérodromes et héliport
CARTE DE CRÉDIT PÉTRO-T
PETRO T
LIVRAISON VRAC ET BARIL
Carburant et carburéacteur
LUBRIFIANT AVIATION
(819) 474-2626 • 1 800 567-3813 • télécopieur : (819) 477-9393 • www.petro-t.ca