circulair

LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN | VOLUME 21 | NUMÉRO 2 | JUILLET 2005

Symposium sur la Relève en entreprise

Portrait
Service aérien gouvernemental

La révision du système d'évacuation médicale aéroportée : inutile ou dérangeante ?

Poste-publication no. 40050783

Sommaire

Éditorial

4 La religion SGS

AQTA

5-6 Mot du président-directeur général : La révision du système d'évacuation médicale aéroportée : inutile ou dérangeante ?

7 Conseil d'administration
Réunion du 3 mai 2005
Symposium sur la Relève en entreprise

8 30e Congrès annuel de l'AQTA
Service aérien gouvernemental 30 ans bientôt !

9-10 Document de travail sur les redevances 2005 de NAV CANADA, Commentaires de l'AQTA

11 Compétences linguistiques
Précisions de Transports Canada

12 Symposium sur la Relève en entreprise
Continuité, transmission et relève

18 Nouveaux membres de l'AQTA

Portrait

13-16 Service aérien gouvernemental

17 Portrait des gens

Actualité

19 Aéroport international Jean-Lesage
La chambre de commerce de Québec maintiendra sa pression sur le ministre des transports

Expansion dans l'air chez Transat

Entretien

20-21 NAV CANADA répond aux questions de Circul'Air

22-27 Quoi de neuf ?

Notre couverture Challenger 601-1A du Service aérien gouvernemental

Édition John McKenna • **Rédaction** John McKenna, Johanne Lemelin et Daniel Adams • **Production et publicité** Michel Ratté • **Prépresse** Johanne Lemelin et Atlante Communication Graphique
Impression Graphiscan • **Préparation postale** PosteExpress • **Distribution** Société canadienne des postes, contrat 40050783 • **Dépôts légaux** BNC, ISSN 0832-6371 et BNQ, 2e trimestre 1986
Parutions Trimestrielles • **Abonnement, publicité, ou correspondance**
Magazine Circul'Air, 600-6e Avenue, Aéroport international Jean-Lesage, Sainte-Foy (Qc) G2G 2T5 • Tél. : (418) 871-4635, Téléc. : (418) 871-8189 • www.aqta.org • aqta@aqta.org

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

Dulude, Taylor Inc.

409 rue St-Dizier, Montréal (Québec) H2Y 2Y1 • Tél. : (514) 982-2424 Fax : (514) 982-0912

SPÉCIALISTES DE L'ASSURANCE AVIATION
• Étude • Analyse • Évaluation • Placement • Gestion

Pour tout renseignement, vous n'avez qu'à communiquer directement avec Guy Dulude, David F. Taylor ou Gareth Knott qui se feront un plaisir de vous aider.

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 !

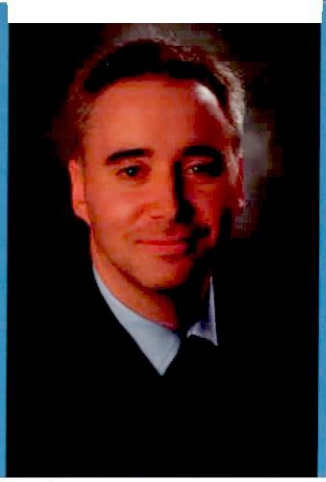
POSTES DE DISTRIBUTION
Aérodromes, hydroaérodromes et héliport
CARTE DE CRÉDIT PÉTRO-T

PÉTRO 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

Éditorial



La religion SGS

Dans l'avant-propos d'un document que Transports Canada a publié en avril 2001, nous pouvions lire :
« La mise en oeuvre de Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) est la clé de voûte de nos orientations évolutives. »
Si cette phrase vous semble abstraite, sachez que la suite était similaire :
« Ces systèmes partent de l'hypothèse que les dangers et les risques sont omniprésents… ».
Comme le Saint-Esprit, le SGS sera donc partout. La réglementation obligera les opérateurs à trouver la foi.
Après plusieurs dates de tombées reportées et la publication de quelques lectures ésotériques,
l'avènement du SGS correspond à la période la plus occupée de l'année soit en juin-juillet 2005.

Premièrement, il faudra identifier un gestionnaire supérieur responsable en matière de sécurité.
Détrompez-vous cependant si vous pensez que cette nomination donnera aux transporteurs des pouvoirs significatifs,
l'organisme qui gardera le dernier mot sur la sécurité sera encore Transports Canada.

Votre première réflexion spirituelle sera ce que Transports Canada appelle l' « analyse des écarts ».
Un recueil de questions existentielles dont les réponses risquent d'être précédées d'un long silence.
En voici un exemple : « Un processus officiel est-il en place pour l'élaboration d'un ensemble cohérent de buts en matière de sécurité nécessaires à l'atteinte des objectifs globaux en matière de sécurité ? »
En fait, suite à cette introspection on vous demandera de mettre en place des processus documentés pour toutes vos activités de gestions et pour les trois prochaines années (la trinité).

La définition du SGS aurait pu être : Simplement Gérer Sécuritairement. Un appel au gros bon sens lancé par Transports Canada à ses fidèles sans pour autant les encombrer de tous ces processus et rituels d'implantation. Sous la réglementation proposée, le nirvana sera une gestion proactive. Avons-nous vraiment besoin de tout ceci pour y arriver ?

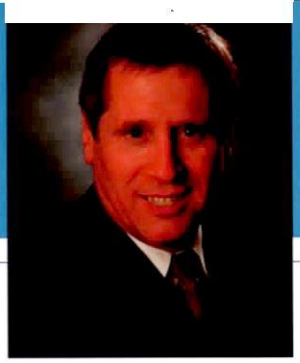
Le problème est que dans bien des cas les opérateurs effectuent déjà une gestion proactive pour la sécurité et que leurs initiatives sont trop souvent refroidies par Transports Canada. On n'a qu'à penser aux dossiers des CVR pour illustrer ce propos. Un autre exemple de gestion proactive est celui des approches GPS pour les pistes privées.

Chez Nolinor Aviation, le futur gestionnaire supérieur responsable avait eu l'initiative de demander à ses clients, propriétaires de pistes privées, d'obtenir des approches GPS afin d'augmenter le niveau de sécurité. Après plus d'un an, toutes ces approches ne sont toujours pas disponibles, car un représentant de Transports Canada en a interdit la publication par NAV CANADA. Selon lui, une approche GPS doit nécessairement être reliée à un aérodrome enregistré…
D'après vous qui devrait être responsable de cette impasse sécuritaire ?

Si Transports Canada veut vraiment endoctriner les dirigeants au SGS, il faudra donner aux opérateurs des pouvoirs à la hauteur de leurs responsabilités. Sinon, un schisme est à prévoir...
Consultez notre blog à ce sujet au : www.nolinor.com/sgsblog.html

Le président du conseil d'administration de l'Association québécoise des transporteurs aériens,

Marco Prud'homme



Mot du président-directeur général

La révision du système d'évacuation médicale aéroportée : inutile ou dérangeante ?

Le service d'évacuation médicale aéroportée doit être revu. La majorité des intervenants considèrent que le système actuel ne répond plus à la demande. C'est pourquoi, il y a plus d'un an, les autorités du ministère de la Santé et des Services sociaux se sont engagées à revoir le système d'évacuation médicale d'urgence et de navettes sociosanitaires.

Le Québec possède un avion-hôpital unique en son genre, mais ce seul appareil ne peut répondre à la demande québécoise. En plus de ne pouvoir se poser sur plus de la moitié des pistes de la province, le Challenger est surutilisé et son exploitation coûte trop cher. Il transporte quelque 1 700 patients par année, alors qu'en réalité, près de la moitié de ceux-ci pourrait voyager dans des appareils moins sophistiqués, mais tout à fait adéquats.

Géré ainsi, le système d'évacuation médicale aéroporté permettrait de se servir du Challenger uniquement pour les cas extrêmes susceptibles d'être l'objet d'une intervention médicale en plein vol. Les équipages seraient moins épuisés, les temps d'attente écourtés, on prolongerait la vie utile de l'appareil d'une dizaine de millions de dollars et, c'est le facteur le plus important, les Québécois bénéficieraient d'un meilleur service.

Le personnel du SAG, le Dr Fréchette ainsi que l'équipe d'Évacuations aéromédicales du Québec (ÉVAQ) font présentement un excellent travail et nous sommes convaincus qu'ils sont des interlocuteurs valables dans le choix des solutions envisageables. Ce n'est pas là où se situe le problème. Il est de nature systémique et il doit être réglé par les autorités du Ministère. Malheureusement, il semble y avoir un manque de volonté et de leadership nécessaires à cet effet. À moins que la prise de conscience de la problématique ne soit la source de leur inaction. Pourtant nous nous sommes employés à leur soumettre celle-ci de façon claire et même calculée en termes budgétaires ! Des solutions existent lesquelles offriraient des services modernes et accessibles à tous. Un système qui inclurait l'utilisation d'avions et d'hélicoptères comme cela se fait ailleurs au Canada, aux États-Unis, en Europe et en Océanie. Un service intégré qui établirait une vraie centrale de coordination et qui ferait appel à toute l'expertise disponible au Québec, que ce soit au sein du SAG, d'ÉVAQ, d'AirMédic ou des transporteurs québécois, dont certains offrent, depuis vingt ans, des services d'évacuation médicale en Ontario, dans l'Ouest canadien et dans les Maritimes.

Curieusement, au Québec on semble préférer faire voyager les patients des régions en ambulance, sur des centaines de kilomètres, pour atteindre les grands centres. Cette façon de faire s'avère dangereuse pour les patients, très peu efficace et prive les régions des précieux services d'ambulances puisque celles-ci sont utilisées alors pour effectuer des transports sur de longues distances. Pourrait-on parler, ici, d'un problème de gestion des ressources ?

Au Québec, on transporte les accidentés vers un centre hospitalier d'appoint pour y subir une évaluation pour ensuite en transférer un bon nombre vers les centres spécialisés. Plutôt que de soumettre nos blessés graves à une succession de déplacements en ambulance, pourquoi ne pas faire comme ailleurs et mettre sur pied des équipes d'urgence spécialisées aéroportées qui se déplaceraient en hélicoptère sur les lieux d'un accident ou d'une catastrophe pour procéder à un premier triage, et ce, directement sur place ? Les experts en matière de santé nous répètent sans cesse qu'il y a une forte corrélation positive entre le délai réduit d'intervention et le temps de récupération d'un traumatisé.

(suite à la page suivante)

La révision du système d'évacuation médicale aéroportée : inutile ou dérangeante ? (suite)

On a un taux de survie optimal si la victime se retrouve sur une table d'opération dans l'heure qui suit un accident. Le respect de ce qui est connu comme « l'heure d'or » nécessite donc une organisation des soins et une formation du personnel intervenant en préhospitalier.

Sur le plan budgétaire, le système actuel établit à 625 $ le coût facturé à un centre hospitalier s'il fait appel à un avion gouvernemental pour effectuer une évacuation, soit environ 7 % du montant total que représente réellement cette opération. Le solde de la facture, soit près de 10 000 $, est assumé par le Ministère.

Toutefois si le centre hospitalier fait appel à un transporteur privé, il doit payer la totalité de la facture. Conséquemment, les centres hospitaliers sont incités à choisir un transporteur non pas selon la proximité ou la disponibilité immédiate d'aéronef, le tout au bénéfice des patients, mais plutôt sur la base de considérations budgétaires. Or, les conséquences financières pour le Québec sont beaucoup plus importantes car un Challenger coûte très cher à exploiter. Dans bien des cas, nous insistons pour dire que le même travail pourrait être accompli en utilisant un avion beaucoup moins onéreux et plus versatile en termes d'accès aux aéroports de la province, le tout, en respectant les critères d'intervention recommandés par les experts en matière de santé.

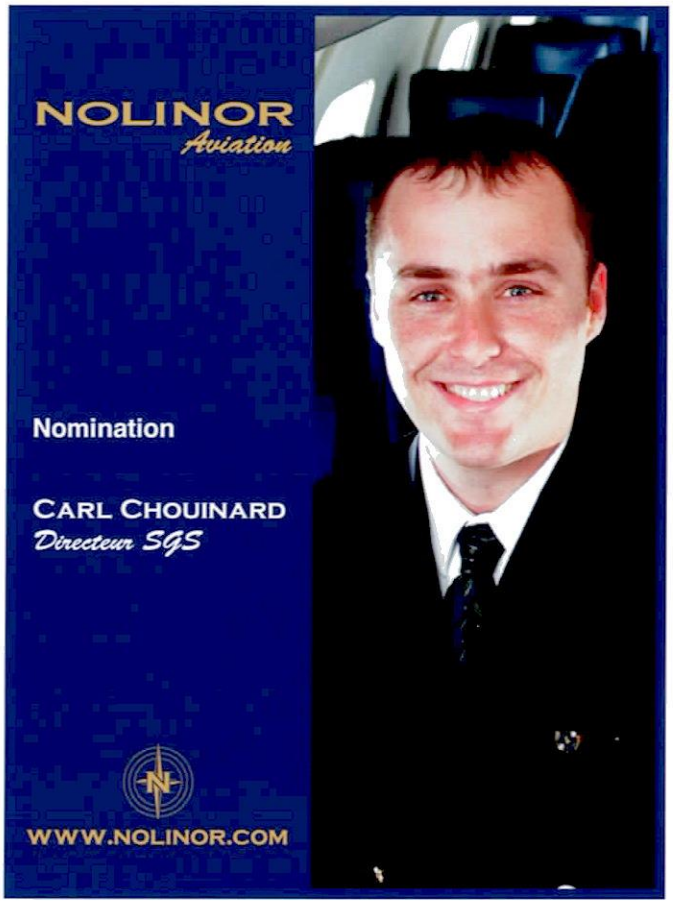
Récemment, une délégation québécoise s'est rendue en Ontario pour visiter la centrale de coordination des évacuations médicales aéroportées. Elle a conclu qu'il s'agit d'un système très bien organisé, très efficace, mais trop coûteux. En réalité, personne ne peut dire combien coûte le système québécois actuel parce qu'il est décentralisé et qu'aucune autorité compétente n'a la responsabilité de la gouvernance d'un système intégré comme nous le proposons. Il ne reviendrait pas nécessairement plus cher aux contribuables d'avoir un système intégré et bien coordonné qui ne laisserait personne pour compte. Un système dans lequel tous travailleraient ensemble plutôt que chacun dans sa petite chasse gardée, en silo, comme le dénonce souvent l'actuel ministre, monsieur Philippe Couillard. En effet, ce dernier n'a que l'expression « services intégrés » à la bouche quand il parle de la modernisation, nécessaire, de notre système sociosanitaire et nous sommes entièrement d'accord avec lui !

Sauf que, pour l'instant, personne ne prend de décision, aucune autorité ne veut prendre l'initiative d'instituer le changement qui s'impose. Dans ce ministère, il nous semble qu'un dossier ne reçoive d'attention qu'au moment où il se retrouve à la une des journaux… Parlons-nous ici de saine gestion ou bien, platement, de gestion de crise, à savoir laquelle gagnera l'attention ?

À défaut de pouvoir collaborer avec un ministère intéressé à offrir, je le répète, le meilleur service possible et à moindre coût, et ce, particulièrement pour la population des régions éloignées, nous devons nous résigner à dénoncer haut et fort l'attitude des autorités responsables. Pour toutes ces raisons, s'il s'agit d'un dossier prioritaire pour l'AQTA et il devrait en être de même pour le gouvernement.

Le président-directeur général de
l'Association québécoise des transporteurs aériens,

John McKenna



Conseil d'administration

Réunion du 3 mai 2005

— Pendant la rencontre susmentionnée, M. John McKenna, PDG de l'AQTA, a mentionné qu'il semble que Transports Canada à Dorval manque de ressources pour combattre les transporteurs illégaux. Nous devrons les aider à démêler ce quiproquo, car l'AQTA ne lâchera pas prise dans ce dossier. Par ailleurs, il semble que ce fléau n'affecte pas seulement le secteur de la brousse. Certains soupçonnent que des transporteurs prétendument privés offrent des services commerciaux... Nous enquêtons.

— La direction de l'Association devra être vigilante quant à la consultation concernant les normes du travail fédérales afin que notre industrie n'ait pas de surprise. Si nécessaire, les services d'un expert en relations du travail devront être retenus. Celui-ci pourrait également conseiller nos membres dans leur situation particulière.

— Une mention est faite à l'effet que la Fédération des pourvoyeurs du Québec souhaite élaborer un plan stratégique afin de supporter les pourvoiries situées dans le nord du Québec. Ce document portera, entre autres, sur la gestion intégrée de la coupe en forêt. Il est primordial que la direction de l'AQTA soit impliquée dans ce projet, car il concerne indéniablement tous les transporteurs de brousse.

— Fait à noter, les membres du conseil ont résolu que dorénavant l'exercice financier de l'AQTA couvrira la période du 1er janvier au 31 décembre de chaque année au lieu du 1er avril au 31 mars.

Symposium

L'AQTA organise un Symposium sur la Relève en entreprise qui aura lieu le 14 octobre 2005 à l'Hôtel Mortagne de Boucherville. En marge de cette rencontre, l'AQTA tiendra au même endroit, son Assemblée générale annuelle le 13 octobre ainsi que sa toute première Soirée de réseautage. Pour assister à ces activités, surveillez votre courrier.

NAV CANADA

Perspectives De Carrière Spécialiste de l'information de vol

Spécialiste de l'information de vol : une carrière en altitude

Une carrière stimulante vous intéresse? Imaginez-vous spécialiste de l'information de vol à NAV CANADA, en train de fournir de l'information vitale aux pilotes sillonnant l'espace aérien canadien. Nous cherchons des hommes et des femmes tels que vous.

Services de navigation aérienne

NAV CANADA est la société privée sans capital-actions qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. Plus de 750 spécialistes de l'information de vol qualifiés travaillent dans ses 72 aménagements aux quatre coins du pays et fournissent de l'information de vol, des exposés météorologiques et des services consultatifs d'aéroport.

Communications essentielles

Les spécialistes de l'information de vol transmettent de l'information cruciale aux pilotes avant et pendant leur vol. Les pilotes dépendent de leur connaissance du relief de la région, de la météorologie à l'aviation, des routes préférentielles et de la couverture de communication afin de voler en toute sécurité d'un bout à l'autre du Canada, et ce, dans les deux langues officielles.

Faites partie de l'équipe

Vous pouvez faire partie de cette équipe de professionnels et vous servir de la technologie la plus récente afin de fournir des services essentiels aux pilotes qui comptent sur votre bon jugement, votre concentration et votre aptitude à la communication dans les deux langues officielles.

Obtenez votre qualification

Si une carrière en tant que spécialiste de l'information de vol vous intéresse, visitez le site Web de NAV CANADA afin de savoir comment soumettre votre candidature. La Société assure la formation, tant en classe qu'en milieu de travail. Il vous faudra 11 mois pour obtenir une qualification complète. La formation et les services de NAV CANADA sont réputés partout dans le monde pour leur qualité supérieure et leur recours à des outils et à une technologie d'avant garde.

Au travail

Une fois spécialiste de l'information de vol qualifié(e), vous travaillerez à l'un des aménagements de NAV CANADA situés dans des communautés de petite et de moyenne importance dans le Nord du pays. Les spécialistes de l'information de vol bénéficient d'une rémunération concurrentielle, d'une grande diversité dans leurs tâches et de possibilités d'avancement dans leur carrière.

Si vous vous croyez à la hauteur du défi, renseignez-vous à notre sujet. Vous pourriez changer les choses.

Vous pouvez remplir une demande d'emploi directement en ligne en consultant le site Internet : **www.navcanada.ca** sous la section "Carrières". Veuillez suivre les liens appropriés vous permettant de remplir votre demande d'emploi.

- Pour de plus amples renseignements ou pour connaître les endroits ou auront lieu les examens d'aptitudes, visitez le site Internet de NAV Canada au : **www.navcanada.ca**
- Pour les candidats intéressés dans la carrière de Spécialiste de l'information de vol, qui ne résident pas près d'un endroit cité sur le site Internet, veuillez composer le **1-800-667-4636**, afin de vous renseigner sur la possibilité d'examens individuels.

Équité en matière d'emploi. NAV CANADA s'engage à favoriser un milieu de travail sans obstacle, axé sur l'intégration. Elle encourage les femmes, les membres d'une minorité visible, les Autochtones, et les personnes handicapées à postuler pour un emploi.

AU SERVICE D'UN MONDE EN MOUVEMENT

30e Congrès annuel de l'AQTA

LE PROCHAIN CONGRÈS DE L'AQTA
AURA LIEU LES 19, 20 ET 21 AVRIL 2006
AU CENTRE DES CONGRÈS
DU MONT-TREMBLANT.

Le 30e anniversaire de l'Association
sera alors souligné en grande pompe.
Programme revu, nouvelles activités, etc.
Exposants et commanditaires,
contactez-nous dés maintenant
pour obtenir le maximum de votre investissement
en ayant le premier choix.

Service aérien gouvernemental

Pour faire suite à une rencontre tenue le 28 janvier 2005, une seconde réunion a eu lieu le 13 mai dernier entre les représentants du Service aérien gouvernemental (SAG) et ceux de notre l'industrie. Incluant cette fois-ci les exploitants d'hélicoptères, cette activité a permis de faire le point sur l'évolution des dossiers d'intérêt commun entre le SAG et les transporteurs, dont particulièrement les évacuations médicales aéroportées et les combats des incendies de forêt.

Le directeur du SAG, M. Lucien Tremblay, accompagné de M. Louis Pelletier, responsable de la modernisation, a donné un compte rendu des scénarios considérés dans le cadre du processus de renouvellement des services. Des mandats de consultations ont été accordés pour étudier toutes les options s'offrant à l'État. Dans la planification à moyen et long terme du SAG, deux points s'avèrent très importants, soit l'âge de la flotte aérienne et le contrat des huit avions-citernes de type CL-415. Celui-ci lie le gouvernement du Québec et son échéance se repartit sur deux ans à compter de juin 2008 à raison d'un aéronef par trimestre.

Tous ont manifesté leur frustration devant la lenteur du ministère de la Santé et des Services sociaux à s'engager dans la réorganisation cruciale des services d'évacuation médicale aéroportée. Le système actuel est très coûteux et ne suffit vraiment plus aux besoins croissants des régions. L'avion-hôpital, le Challenger 601-1A, arrive à la fin de sa vie utile et la clientèle pour les navettes médicales connaît une importante croissance, particulièrement dans l'est du Québec.

PRESSE ÉLECTRONIQUE – PRESSE ÉCRITE – REVUE SPÉCIALISÉE
CONFÉRENCE DE PRESSE – SOIRÉE THÉMATIQUE

DC Communications
Daniel Adams Enr.
Journaliste accrédité FPJQ

Tél.: 418.840.2332
418.571.6336
danieladams2000@yahoo.ca

Devant ces problématiques, les gestionnaires du SAG n'excluent aucune option et sollicitent la participation des transporteurs dans cette réflexion. Tous les participants à la rencontre ont exprimé le désir de maintenir le dialogue avec le SAG et ont assuré leur collaboration afin de trouver des solutions durables qui offriront aux Québécois les services modernes et accessibles qu'ils sont en droit de recevoir.

Outre messieurs Tremblay et Pelletier du SAG ainsi que M. McKenna de l'AQTA, les transporteurs suivants ont participé à la rencontre : madame Édith Fournier d'Air Satellite et messieurs Jean Carrier d'Héli-Inter, Serge Charron de Pascan Aviation, Sam Cimore de Skyservice, Gaston Grondin de Grondair, Jean Pronovost de Propair, Guy Prud'Homme de Cargair, François Rivard et Jean Lambert d'AirMédic, Collin Simard d'Aéropro et Denis Simard d'Héli-Max.

30 ans bientôt !

Le 6 novembre 1975 avait lieu l'assemblée de fondation
de l'Association des transporteurs aériens de
Brousse du Québec, l'ancêtre de l'Association québécoise
des transporteurs aériens.
À la demande de M. Claude Simard, alors ministre
du Loisir Chasse et Pêche,
M. Jacques Prud'homme, à l'époque avec Cargair, avait réuni
les personnes suivantes pour cette première rencontre :

André Cantin d'Air Mont-Laurier
Clermont St-Gelais de Bellevue Air Service
Roger Brochu de Brochu Air Service
Rolland Noël d'Hull Air
Gilbert Vaillancourt de Kipawa Air Service
Anicet Robrigue de Fecteau Air Service
Jean Pronovost de Lasarre Air Service
Donald Steward de Cranson Lake Airways
Gilles Caron du Lac du Cerf Air Service

Document de travail sur les redevances 2005 de NAV CANADA

Commentaires de l'AQTA

Cet hiver, NAV CANADA a diffusé un document de consultation sur ses redevances aux usagers. Le vice-président, Recettes et indicateurs de rendement, monsieur Arthur Andreassen, a sollicité les commentaires de l'AQTA comme il l'a fait auprès de toutes les importantes associations du pays. Ce Document de travail explique et compare le système de redevances de NAV CANADA avec ceux d'autres importants services de navigation aérienne civile dans le monde.

L'AQTA apprécie énormément d'avoir été consultée et encourage le dialogue ouvert avec les sociétés réglementaires canadiennes. Nous avons axé nos commentaires sur les redevances de NAV CANADA en tenant compte des préoccupations de coûts, d'équité et de simplicité de gestion pour nos membres.

Ce document explique et vulgarise très bien les méthodes d'établissement et de calcul des redevances présentement en vigueur chez NAV CANADA. L'objectif qui y est déclaré par cette société se résume à :

« échanger des points de vue avec les clients et d'autres parties intéressés par les redevances en vigueur et d'obtenir leurs commentaires pour confirmer les redevances actuelles ou de suggérer des modifications pouvant être apportées à la méthode actuelle. » Nous trouvons très louable d'entretenir un dialogue et de consulter les usagers afin de s'assurer que la politique des redevances de votre société reflète bien l'environnement économique de notre l'industrie.

Nous avons peu de commentaires à formuler sur les quatre grands chapitres de cette consultation, mais nous soumettons quelques réflexions d'ordre général.

- *Nous n'avons pas décelé une véritable volonté chez NAV CANADA d'apporter des modifications à ses politiques. Le Document de travail sur les redevances 2005 peut facilement se lire comme une proposition au statu quo.*
- *Nous déplorons la quasi-absence d'information sur la situation actuelle aux États-Unis en faveur d'une panoplie d'informations sur les services de navigation aérienne*

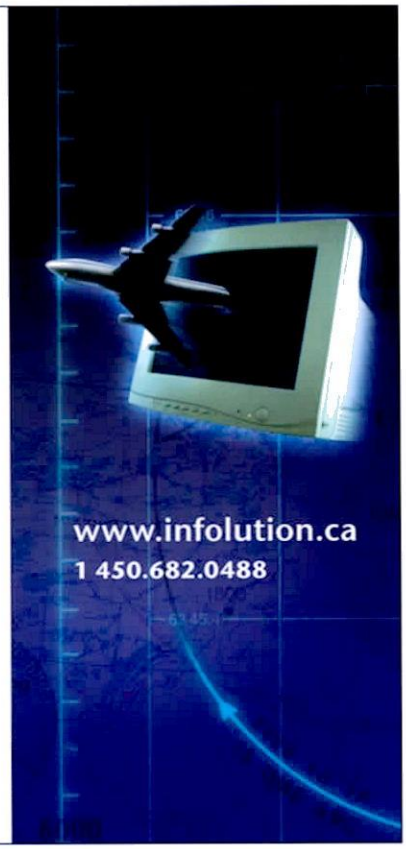
Nos services informatiques proposent des logiciels destinés au domaine de l'aéronautique dans le but de maximiser l'utilisation des procédures de vol aux instruments. Utiliser nos logiciels spécialisés et uniques permet de :

Faciliter la gestion des obstacles de votre aéroport
Faciliter l'obtention de votre Attestation ou Certification aéroportuaire

Augmenter l'accessibilité de votre aéroport

Élaborer une procédure de vol clé en main

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civil International) propose et distribue deux de nos logiciels – **PANS-OPS Software™** et **PANS-OPS OAS©** afin d'harmoniser l'utilisation des critères de conception des procédures de vol aux instruments.



Commentaires de l'AQTA (suite)

dans plusieurs pays d'Europe et de l'Océanie. Il nous semble important de comparer notre situation avec celle de nos voisins immédiats et nos concurrents commerciaux dans les cieux nord-américains et cela particulièrement dans le contexte de « l'Open skies ». L'absence de frais pour plusieurs services offerts aux transporteurs commerciaux des États-Unis ne justifie pas l'absence de comparaison avec les services offerts au Canada.

L'Association ne dispose malheureusement pas des ressources financières et techniques nécessaires afin d'élaborer et proposer d'autres méthodologies pour revoir l'ensemble des redevances imposées par NAV CANADA dans le cadre de son mandat. Toutefois, nous vous soumettons nos commentaires dans l'espoir que ceux-ci pourront vous guider dans le choix de vos politiques et pratiques, car nous souhaitons que celles-ci ne nuisent aucunement à la prospérité des transporteurs qui offrent, tout comme vous, un service indispensable à la population.

1. Méthodes de calcul des redevances

Nous reconnaissons que l'usage du critère de la masse maximum au décollage comme base de calcul des redevances est généralement accepté et plus équitable que certaines autres mesures envisagées. La méthode du temps dans le système n'est pas impartiale et les transporteurs pourraient être pénalisés pour des raisons hors de leurs responsabilités. Le critère de pointe/hors pointe s'applique mal au Québec, car le plus important aéroport, et le seul où le volume pourrait justifier une telle méthode, est fermé à la circulation aérienne la nuit. Quant aux redevances propres à chaque emplacement, il s'agit d'une pratique qui serait difficile à gérer tant pour NAV CANADA que pour les usagers.

2. Stabilisation des tarifs

Le dossier de la stabilisation des tarifs mérite une très grande attention. Ce sujet fera l'objet d'une analyse très approfondie suite à l'étude des états financiers de l'exercice financier terminé les 31 août 2004 que NAV CANADA vient de rendre public.

3. Publications aéronautiques

Nous endossons la politique de tarification qui stipule que le prix d'une publication doit inciter les clients à en faire l'acquisition ce qui, par le fait même, favorise la sécurité aérienne. D'ailleurs, à ce sujet au dernier Congrès de notre Association tenu en décembre 2004 les participants à l'atelier sur les écoles de pilotage ont adopté une résolution concernant les cartes aéronautiques soit : « Il est résolu que l'AQTA fasse des représentations auprès de NAV CANADA et de Transports Canada pour que les cartes aéronautiques périmées soient renouvelées gratuitement pour les détaillants comme cela existait avant que cette société soit responsable de ce secteur d'activité. » Cette demande démontre bien comment votre société peut venir en aide à un secteur de notre industrie qui mérite bien une considération spéciale. En ce qui à trait à la politique des prix de NAV CANADA, il nous semble évident que votre société doit privilégier une solution qui permettra le recouvrement des coûts limité aux coûts d'impression, de vente et de distribution de ces documents. Ce secteur d'activité découle du mandat principal de NAV CANADA et ne doit pas devenir en soi une source de profit, car une telle politique pourrait nuire à la sécurité aérienne, soit à une mission primordiale de votre société.

4. Méthodes de la répartition des coûts

Nous approuvons la pratique actuellement utilisée par NAV CANADA, soit d'utiliser la comptabilité par activité pour la répartition des coûts. Cette politique s'appuie sur le principe universellement reconnu de l'utilisateur-payeur. Cependant, nous ne considérons pas que la répartition des coûts et la qualité du service offert devraient affecter la contribution aux revenus d'un secteur, d'un aéroport ou d'un espace aérien. Le mandat pancanadien de NAV CANADA fait en sorte que toutes les régions doivent recevoir les services appropriés, et cela, peu importe leur contribution aux revenus de votre société.

5. Conclusions

Si le but avoué de NAV CANADA est : « d'être le service de navigation aérienne le plus respecté du monde » (Rapport annuel 2004, page 5) nous considérons plutôt qu'elle devrait se distinguer en faisant preuve d'innovation et de leadership dans sa façon d'offrir des services efficaces et efficients. Nous désirons tous que votre société porte le titre « d'organisation phare » dont se dit très fier votre président du conseil dans son message publié à la page 2 du Rapport susmentionné. Toutefois, ce rôle deviendrait pleinement mérité aux yeux des transporteurs québécois si, outre la sécurité, votre société mettait tous ses efforts à réduire les redevances aux usagers, redevances qui ont augmenté de 14,4 % depuis deux ans.

De plus, nous espérons que NAV CANADA a appris de ses mauvaises créances de 2002-2003. A priori, les déboires du transporteur national ont peut-être fait figurer votre société comme une victime, mais dans les faits vos pertes furent refilées à l'ensemble des usages, dont les transporteurs canadiens qui sont déjà lourdement chargés financièrement. Enfin, pour offrir un service de qualité à ses usagers nous considérons que le processus de consultation de NAV CANADA ne doit pas prendre fin au printemps 2005, mais plutôt devenir permanent. Nous évoluons dans un environnement en constante mutation dans lequel il est primordial de toujours être flexible et capable de s'adapter aux conditions changeantes du marché.

Nous encourageons les commentaires des membres de l'AQTA ainsi que des lecteurs du Circul'Air à ce sujet et nous les ferons suivre avec plaisir aux autorités de NAV CANADA.

Compétences linguistiques
Précisions de Transports Canada

Notre article sur les compétences linguistiques publié dans le Circul'Air de mars 2005 a suscité une réaction de la part de Monsieur Manzur Huq, directeur de l'Aviation générale chez Transports Canada à Ottawa. Il nous a fait parvenir certaines précisions quant à nos propos, lesquelles sont reproduites ci-dessous. Nous remercions M. Huq pour ses commentaires.

L'article rapporte bien le fait que Transports Canada (TC) a créé un groupe de travail qui réunit des représentants du milieu aéronautique, dont le président-directeur général de l'AQTA, *et des spécialistes de TC lesquels ont comme mandat de formuler des recommandations à la haute direction du Ministère sur la façon de mettre en oeuvre les Normes et pratiques recommandées (SAPRs) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).*

Toutefois, une partie du quatrième paragraphe peut induire les lecteurs en erreur soit : « Cependant, pour voler au Canada, ailleurs qu'au Québec et dans la région de la capitale fédérale, les pilotes devront détenir une annotation de compétence linguistique en anglais d'au moins un niveau 4. C'est donc dire que les pilotes francophones qui veulent voler ailleurs qu'au Canada devront, soit avoir une deuxième annotation et compétence linguistique pour l'anglais ou carrément demander que la première annotation accordée soit pour l'anglais. »

L'évaluation des compétences linguistiques et l'annotation de la licence sont des mesures qui visent essentiellement à assurer le respect des SARPs de l'OACI. Les licences seront annotées d'une qualification de compétence linguistique qui indique seulement le niveau de compétence du pilote dans une langue donnée en fonction des critères généraux établis dans le document de l'OACI. Dans le cas des pilotes qui possèdent déjà une licence, TC se servira de ses dossiers pour évaluer leurs compétences linguistiques. Ainsi, les pilotes dont les dossiers sont en français et qui ont toujours utilisé le français dans la réalisation de leurs activités aériennes seront considérés compétents en français. Nous demanderons également à ces pilotes de démontrer qu'ils possèdent un niveau de communication adéquat en anglais.

Comme en fait foi la réunion spéciale du Comité technique de la partie IV du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qui a eu lieu le 31 mars 2005, les

execaire INC.

AU SERVICE DE L'AVIATION DEPUIS 1964

ESSAIS NON DESTRUCTIFS

Execaire propose à l'industrie de l'aviation des services d'inspections et d'essais non destructifs personnalisés, inégalés et disponibles 24 heures par jour à Montréal ou à tout autre endroit, car notre équipement est transportable.

- RAYON X
- COURANT DE FOUCAULT
- ULTRASONS
- CONTRÔLE MAGNÉTOSCOPIQUE
- RESSUAGE (CONTRÔLE PAR LIQUIDE PÉNÉTRANT)
- ENDOSCOPIE

VOS AVIONS SONT NOTRE PRIORITÉ !

10 225, avenue Ryan
Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau
Dorval (Québec) H9P 1A2

www.innotech-execaire.com NDT@innotech-execaire.com
Tél. : (514) 636-7070 - Téléc. : (514) 420-2948
GARY SMITH, directeur des essais non destructifs

EXECAIRE INC. : AMO 1-68

75e anniversaire de la venue du R-100 à Saint-Hubert

VENEZ APPRÉCIER

l'unique exposition commémorative de la plus grande collection d'artéfacs, d'objets et de photos du dirigeable R-100.

Du 1er au 12 août 2005
Au 440, chemin Chambly à Longueuil.
(Société historique et culturelle du Marigot)

Heure de visite :
Du lundi au vendredi de 9h00 à 16h00.

Pour information : (450) 678-1720

Compétences linguistiques (suite)

Avis de proposition de modification (APM) proposés portaient uniquement sur l'ajout d'une qualification compétence linguistique sur la licence des pilotes. Contrairement à l'habitude, aucun avantage n'était associé à cette qualification. En temps normal, les avantages indiquent ce qui est permis de faire en vertu d'une qualification et, par déduction, ce qui est interdit. Comme vous pouvez le constater, TC ne limite et ne change aucunement les endroits où les pilotes peuvent voler même si le Ministère a décidé d'ajouter une qualification de compétence linguistique.

En effet, les endroits au Canada où un pilote unilingue francophone peut voler aujourd'hui demeureront les mêmes. Par contre, si un pilote éprouve de la difficulté à communiquer avec un contrôleur au sol, cela crée une situation dangereuse qui doit être signalée à TC. Voilà la question clé. Ce genre de situation se produit de nos jours, alors qu'il n'existe pas de qualification des compétences linguistiques, et il est possible qu'elle se reproduise à l'avenir. Comme c'est le cas actuellement, tout pilote pourra voler n'importe où au Canada pourvu qu'il puisse communiquer de façon sûre avec les contrôleurs au sol lorsqu'il est appelé à le faire.

Symposium sur la Relève en entreprise

Continuité, transmission et relève

La réglementation écrasante, les frais astronomiques, la vive concurrence, parfois même illégale, ainsi qu'une demande en constante fluctuation caractérisent notre industrie. Ceux qui y survivent s'arment d'une expérience redoutable. L'industrie québécoise du transport aérien se distingue aussi par le fait qu'elle est composée en grande partie d'entreprises familiales, c'est-à-dire qu'elles sont propriétés de membres d'une même famille ou de générations qui succèdent au fondateur.

Tout entrepreneur veut voir son commerce prendre de l'envergure et se tailler une place de choix sur le marché qu'il dessert. Puis, tous les hommes ou femmes d'affaires rêvent un jour de ralentir la cadence et passer le flambeau. « *Sept PME sur dix changeront de chef d'ici dix ans, mais deux sur trois n'ont pas de plan de relève...* » (La Presse, section Affaires, 13 juin 2005)

Tout propriétaire consciencieux préparera au préalable sa continuité, transmettra son expérience ainsi que sa philosophie de gestion afin d'assurer la relève de son entreprise. Ce processus mérite autant d'attention que tout autre geste stratégique. Il faut bien préparer ce défit professionnel, car peu importe qui prendra la relève, la sereine perpétuation d'une entreprise est essentielle et rassurante tant pour les employés que pour la précieuse clientèle.

Quelquefois, le départ projeté est retardé car le nouveau chef ne prend pas sa place dans l'entreprise, n'apprend pas assez rapidement, n'acquiert pas la crédibilité nécessaire à ses fonctions, n'a pas les moyens financiers, etc. Plusieurs de ces scénarios peuvent mener à de l'insécurité, des conflits et pourraient miner complètement tous les efforts et les rêves. Plusieurs questions dont les réponses sont souvent loin d'être évidentes méritent également de sérieuses considérations.

Existe-t-il une relève pour mon entreprise et celle-ci a-t-elle le talent, l'expérience et l'argent nécessaires pour assumer cette responsabilité ? Combien vaut réellement mon entreprise ? Sa vente pourra-t-elle me permettre une retraite confortable ? Existe-t-il une aide financière qui me permettrait de vendre mon entreprise à mes enfants ou à mes employés ? Quelles sont les implications fiscales de la vente de mon entreprise ? Mes clients seront-ils rassurés ? Que vais-je faire de mon temps après ? Un conseil d'administration serait-il la solution ? Etc., etc., etc.

Vous devez retenir trois mots-clés dans cette aventure : continuité, transmission et relève. **Le Symposium sur la Relève en entreprise qu'organise l'AQTA, le vendredi 14 octobre prochain à l'Hôtel Mortagne de Boucherville,** vous propose une occasion unique de rencontrer et d'échanger avec des professionnels d'expérience oeuvrant dans les domaines de la finance, du droit, de la fiscalité et des communications qui aborderont les principaux aspects d'une bonne planification de la relève, incluant les impacts sociaux et psychologiques.

Noter que nous limiterons le nombre de participants à cette journée. Seulement une soixantaine de personnes pourront y assister, car nous voulons faciliter le dialogue et permettre à chacun d'obtenir le maximum de sa participation. Surveillez votre courrier et, dès la réception de votre invitation, retournez-nous rapidement votre inscription.

PARTICIPEZ AU SYMPOSIUM SUR LA RELÈVE EN ENTREPRISE,

UN INVESTISSEMENT GARANTI !

Portrait : Service aérien gouvernemental

Service aérien gouvernemental
Québec

L'année 2005 marque les 45 ans d'histoire du Service aérien gouvernemental (SAG). De ses débuts modestes en 1960, l'organisme est devenu aujourd'hui une référence à plusieurs niveaux. Que ce soit pour le transport de malades vers les grands centres ou la lutte contre les incendies de forêt, avec les années le SAG a développé une expertise unique à l'intérieur de créneaux bien précis.

En poste depuis janvier 2004, M. Lucien Tremblay, directeur général, a fixé les nouvelles bases d'une relation à long terme favorisant un dialogue soutenu avec l'ensemble des transporteurs commerciaux du Québec.

Pour lui il n'est pas question que le SAG fasse concurrence à l'entreprise privée, mais plutôt qu'une meilleure complémentarité s'établisse entre ce service et les différents transporteurs accrédités.

L'approche tout à fait différente de M. Tremblay favorise ainsi le développement d'une relation viable où les forces de chacun seront mises en évidence.

Texte : *Daniel Adams*
Photos : *Studio Pub-Photo et SAG*

Un peu d'histoire

En 1959, l'État québécois décide de centraliser les opérations aériennes de trois ministères pour former une seule entité. Le 4 février de l'année suivante, le gouvernement de l'Union nationale donne son aval à la création du Service aérien gouvernemental (SAG).

Les évacuations aéromédicales et les transports aériens du personnel de l'État sont effectués par l'avion-hôpital Challenger 601-A1, le Challenger 601-3A et le Dash 8.

Sous la responsabilité du ministère des Transports et des Communications, le SAG concentre ses activités sur l'évacuation des malades et des blessés des régions périphériques, sur la lutte contre les feux de forêt et sur la sécurité publique.

À sa première année d'exploitation, le SAG compte une flotte de cinq appareils. Un an plus tard, s'ajoutent trois nouveaux aéronefs dont un hélicoptère Bell. Petit à petit le Service aérien prend du galon. L'acquisition d'avions de type « Canso » servant à combattre les feux de forêt, permet de préciser de plus en plus sa mission.

L'année 1965 marque l'arrivée du premier appareil à réaction, le DH 125, qui se pose à l'aéroport de l'Ancienne-Lorette piloté par le capitaine Paul Gagnon. Acquis pour la somme de 550 000 dollars, le nouveau joyau du SAG sert principalement pour le transport des ministres et est aussi utilisé, à l'occasion, pour des évacuations médicales.

Le Service aérien signe l'une des plus importantes ententes de son histoire, en 1966, avec la société Canadair pour l'achat de 20 avions-citernes CL-215.

Le SAG occupe de plus en plus une place importante sur l'échiquier du transport aérien québécois. En 1985, l'organisme souligne ses 25 années de fondation. À ce moment, il exploite 34 appareils et procure du travail à plus de 175 personnes.

L'arrivée du Challenger en 1988 s'avère un événements majeur pour l'organisme. Considéré encore aujourd'hui comme l'un des appareils les plus performants dans sa catégorie, le 601 1A venait redéfinir de nouveaux standards en matière de transport sanitaire au Québec. En un seul vol, le Challenger de Bombardier peut transporter jusqu'à sept personnes sur des civières.

Quatre ans plus tard, le SAG signe une option d'achat pour huit CL-415 ultramodernes destinés à la lutte contre les incendies de forêt, lesquels seront livrés ultérieurement. L'année 1992 marque aussi la mise au rancart des deux DH-125, en raison de leur âge.

Pour effectuer les combats aériens des incendies de forêts des Bombardiers CL 415, CL 215T et CL 215P sont utilisés.

Par la suite, le SAG élargit son champ d'intervention et précise davantage sa mission, notamment en ce qui a trait à la sécurité publique, avec l'achat d'un deuxième hélicoptère, un Bell 206-LT. Muni d'un équipement à la fine pointe de la technologie, ce bimoteur est utilisé par la Sécurité du Québec et peut parcourir de longues distances sur des plans d'eau et effectuer des opérations de recherches la nuit.

En 1999, le Service aérien se départit de ses deux Fokker F-27 et les remplace par un deuxième Challenger et un Dash-8 200. Principalement utilisé pour relayer l'avion-hôpital, ce dernier offrait une plus grande polyvalence, notamment lors d'opérations effectuées sur des pistes de 5000 pieds et moins, pavées ou en gravier.

Mandat clair

De nombreuses rumeurs concernant l'avenir du Service aérien circulent depuis le début des années 2000. Certains souhaitaient une privatisation complète des opérations, d'autres proposaient plutôt de voir comment il serait possible d'accroître la collaboration entre le SAG et l'entreprise privée.

L'arrivée de M. Lucien Tremblay, en janvier 2004, a considérablement apaisé l'incertitude qui régnait quant aux orientations qu'allait se donner le SAG au cours des prochaines années. « Quand je suis arrivé en poste, le contexte se prêtait bien à des révisions dans les façons de faire. Aucune tangente n'était tracée, mais nous étions tous conscients que le service à la population devait être davantage amélioré. Tous les gestionnaires du gouvernement et notamment ceux qui rendent des services directs à la population doivent trouver des façons d'améliorer la qualité des services rendus aux citoyens et, en ce sens, l'accroissement de notre collaboration avec l'entreprise privée peut constituer un moyen privilégié d'atteindre cet objectif. » précise M. Tremblay. C'est en ce sens qu'il travaille depuis sa nomination à la tête du SAG. Selon lui, la privatisation de services est un moyen plutôt qu'un objectif : « Ce qui doit animer les intervenants c'est de voir comment nous pouvons, avec une collaboration accrue, améliorer les services aux citoyens ? »

Partager ses problèmes

Pour établir un lien de confiance entre le SAG et le secteur privée et engager un processus viable à long terme, Lucien Tremblay mise sur une communication soutenue entre les différents intervenants. « Les choses ont avancé depuis un an, parce que nous nous sommes parlé et que nous avons pu nous asseoir à la même table pour partager notre problématique commune. » Un dialogue intéressant et productif a ainsi été établi avec les transporteurs membres de l'AQTA.

M. Tremblay pense que les mentalités sont en train de changer. Les dernières discussions avec les représentants de l'industrie ont permis d'exposer les réalités de chacun dans leur contexte respectif.

Des créneaux précis

« Le Service aérien n'a pas été créé pour faire concurrence à l'entreprise privée, mais bien pour occuper des créneaux spécialisés qui seraient difficilement exploitables par le secteur privé. » précise M. Tremblay.

À titre d'exemple, EVAQ (Évacuations aéromédicales du Québec) a transporté et traité plus de 26 000 personnes depuis 1981, année de sa mise en service. 2004 a été une année record avec une hausse de 23 % des demandes de transport. De plus, les services de navette aérienne ont transporté 1550 personnes parmi les plus stables sur civière, à partir des régions éloignées vers les grands centres spécialisés de Québec et de Montréal. Selon M. Tremblay il est clair qu'une exploitation de la sorte exige une structure imposante et une expertise particulière. Il croit que les services offerts à la population par le SAG relèvent d'une mission sociale et d'un choix de société.

Pour sa part, le gestionnaire des opérations du Service aérien gouvernemental, M. Alain Desrosiers, abonde dans le même sens. « Nous sommes là où l'entreprise privée n'est pas présente. Nous avons

Le système de gestion de la qualité de la Direction de la maintenance des aéronefs du SAG répond aux exigences de la norme internationale ISO 9001.

développé, avec le temps, une expertise et un savoir-faire particulier. Nos créneaux d'intervention sont définis et la mission du SAG est d'abord et avant tout humanitaire. »

Cependant, M. Desrosiers précise que l'entreprise privée pourrait être appelée à intervenir dans des cas ciblés. Par exemple, lors d'une demande d'évacuation médicale il arrive fréquemment que des patients, dont l'état est stable, soient évacués par l'avion-hôpital alors qu'ils auraient pu recevoir les mêmes services d'une compagnie d'aviation privée. Dans plusieurs cas, des malades sont évacués par voie terrestre alors que le transport aérien serait plus économique. C'est à partir de ces données que M. Desrosiers estime que des compagnies de nolisement pourraient accroître leur collaboration avec le SAG.

La surveillance aérienne du territoire s'effectue à l'aide d'hélicoptères Bell 206B, Bell 206LT et Bell 412.

Des retombées importantes

Annuellement, le Service génère près de 4 millions de dollars en retombées économiques directes pour l'entreprise privée. C'est au moyen de vol nolisé que la majorité des services sont offerts par les différents transporteurs québécois.

Malgré ces importantes retombées, la direction du SAG est prête, dans le contexte actuel et dans le respect des compétences de chacun, à favoriser l'augmentation des parts de marché des entrepreneurs québécois en aviation. M. Lucien Tremblay précise que la façon d'y arriver repose d'abord sur une meilleure coordination des interventions.

Gestion rigoureuse

« Faire plus avec moins, voilà le défi que nous devons relever quotidiennement. » précise M. Tremblay. « Chaque jour, nous remettons en question notre façon de faire afin d'être plus performants. »

L'équipe de la répartition du SAG doit répondre aux demandes de la clientèle et des pilotes 24 h sur 24 et 7 jours par semaine.

Dans un contexte de restrictions budgétaires où le gouvernement en demande davantage aux gestionnaires, le SAG doit s'imposer une discipline rigoureuse dans la gestion de ses opérations. « Tout change rapidement dans notre domaine, les technologies évoluent, les besoins de la population augmentent, l'acquisition de nouveaux équipements reste un incontournable. Ce sont là des réalités avec lesquelles nous devons composer chaque jour. », ajoute M. Tremblay.

Les scénarios de l'avenir

Sans parler de projets bien précis, le directeur général du Service aérien gouvernemental affirme que plusieurs scénarios sont à l'étude. M. Tremblay ajoute que le ministère de la Santé et des Services sociaux définit présentement une nouvelle politique provinciale en matière de transport sanitaire, soit un des volets du SAG. Il précise que ce n'est que par la suite que divers projets verront le jour. Dans ce contexte, c'est toute la façon d'offrir le transport sanitaire au Québec qui pourrait être modifiée.

Service aérien gouvernemental
Québec

700-7e Rue, Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) G2G 2S8
Téléphone : (418) 528-8686
Télécopieur : (418) 871-5313
service.aerien@msg.gouv.qc.ca
www.services.gouv.qc.ca/fr/reseau/aerien/index.asp

Portrait des gens

Lucien Tremblay

Alain Desrosiers

Robert Charbonneau

Lucien Tremblay a débuté sa carrière dans la fonction publique québécoise en 1978. Titulaire d'un Baccalauréat en économie et d'une Maîtrise en science de l'environnement obtenue à l'Institut national de la recherche scientifique, le directeur général du Service aérien gouvernemental (SAG) en a vu de l'eau couler sous les ponts.

C'est par goût de relever des défis mais aussi par conviction que M. Tremblay a accepté cette fonction en janvier 2004. Il amène avec lui une expérience d'une quinzaine d'années comme gestionnaire et une approche basée sur la communication et les relations humaines. Sa philosophie est tout ce qu'il y a de plus simple, chaque problème à sa solution. « C'est normal que l'arrivée d'une nouvelle personne amène son lot de questions. »

Ne cachant pas sa passion pour l'aviation, il se dit fort heureux de travailler dans un milieu très stimulant qui laisse place aux initiatives et aux changements. « Ce qui m'a impressionné dès mes débuts au SAG, c'est de sentir cette fierté qui habite tous les employés. Nous faisons un travail très valorisant. La mission humaine que s'est vu confier le SAG amène quotidiennement son lot de fébrilité au sein du personnel. » Partisan des idées nouvelles, depuis son arrivée Lucien Tremblay a réussi à établir un climat de confiance tant chez les intervenants privés que chez les membres de son personnel.

À 53 ans, M. Tremblay se sent pleinement d'attaque pour relever les défis qui se présenteront à lui comme gestionnaire du SAG. Misant sur la cohérence et la rigueur, ce dernier croit que tous les éléments sont en place pour favoriser la réussite de nombreux projets futurs.

Alain Desrosiers occupe les fonctions de gestionnaires des opérations au SAG depuis mai 2001. Il a débuté sa carrière dans le domaine en 1967 chez Won-Del Aviation de St-Hubert, comme pilote et technicien. De 1968 à 1970, il occupe les mêmes fonctions chez Bel-Air Laurentien Aviation au Lac-à-la-Tortue. Avant son arrivée au Service aérien gouvernemental en 1974, Alain Desrosiers agissait comme pilote et chef pilote chez Cargair.

À ses débuts au SAG, M. Desrosiers vole comme pilote de brousse sur Beaver avant d'être muté comme premier officier sur CL-215 et promu commandant sur le même type d'appareil en 1977. Depuis, Alain Desrosiers a occupé diverses fonctions au sein du SAG comme pilote superviseur et chef pilote sur les avions-citernes. Mai 2001 marque une date importante pour lui puisqu'il accepte de relever un défi de taille, celui de gestionnaire des opérations C'est parce qu'il avait à coeur le bon fonctionnement du SAG qu'Alain Desrosiers a pris les rênes des opérations. Avec une expérience personnelle de plus de 30 ans, M. Desrosiers se dit particulièrement heureux et fier d'avoir pu contribuer à sa façon à l'essor du Service aérien. Alain Desrosiers passera le flambeau le 8 septembre prochain pour profiter d'une retraite méritée après une carrière bien remplie.

Robert Charbonneau débute sa carrière dans le domaine de l'aviation en 1967. Jeune diplômé en aéronautique de l'École nationale d'aérotechnique du Québec (ENA), il joint les rangs de Canadair et occupe jusqu'en 1976 diverses fonctions dans le domaine de la qualité.

Après un passage de 5 ans au sein d'une firme privée d'ingénieur-conseil à titre de directeur en assurance de la qualité, notamment pour la centrale Gentilly 2, M. Charbonneau fait officiellement son entrée dans la fonction publique du Québec en 1981 comme cadre supérieur pour le ministère des Approvisionnements et Services.

Se disant toujours prêt à relever de nouvelles responsabilités, il accepte en 1995 la direction du secteur de la maintenance des aéronefs du Service aérien gouvernemental. « C'est le goût du défi qui m'a amené au SAG et pour moi il n'était pas question de tout changer, mais plutôt de faire les choses autrement. » Après 10 années en poste, Robert Charbonneau trace un bilan très positif de l'ensemble des activités de maintenance au SAG. « Nous avons réussi ensemble à nous donner des outils qui nous permettent aujourd'hui d'être encore plus efficaces et efficients, grâce à une mentalité d'amélioration continue que nous avons intégrée à notre façon de faire. »

Cet homme se dit exigeant, franc et équitable. Il dit pratiquer une gestion participative axée principalement sur le rôle et les responsabilités que doit assumer chaque employé dans les orientations futures d'une organisation comme le SAG qui a fait ses preuves avec les années.

À l'aube de la soixantaine, M. Charbonneau précise n'avoir aucun projet de retraite se disant encore disposé, mais surtout motivé, à poursuivre un travail qui lui procure encore aujourd'hui une grande satisfaction personnelle. De voir progresser son organisation et de la voir comme un leader dans son domaine, voilà la plus grande satisfaction, conclu M. Charbonneau.

Profitez d'une expertise sous le même toit

Spécialiste depuis 18 ans en remise à neuf de moteurs d'avions et d'hélicoptères.

REMISE À NEUF

- Moteurs Continental et Lycoming (de 65 à 550 HP)
- Magnétos et carburateurs
- Réalésage (over sizing) de cylindre
- Cylindres Continental
- Lycoming et Pratt & Whitney
- Tuyaux flexibles
- Tous les accessoires de moteur

Garantie qualité/prix assurée !

AÉRO PERFORMANCE MOTEUR INC.

3300, chemin de l'Aéroport, Trois-Rivières (Qc) Canada G9A 5E1
Tél.: 1.819.377.4387 • Fax: 1.819.377.0822 • www.nadeauairservice.com

Nouveaux membres de l'AQTA

Actif

Wendake Hélicoptère Inc.
Steeve Gros-Louis, président
85, rue Wellie Picard
Wendake (Québec) G0A 4V0
Téléphone : (418) 843-7272
Télécopieur : (418) 843-1012
steevegroslouis@hotmail.com

Ce nouveau transporteur exploite un hélicoptère Astar 350BA. Il propose à ses clients des vols nolisés et spécialisés principalement pour effectuer de la prospection minière.

Associé

Service aérien gouvernemental
M. Lucien Tremblay, directeur général
700, 7e rue
Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) G2G 2S8
Téléphone : (418) 528-8686
Télécopieur : (418) 871-5313
service.aerien@msg.gouv.qc.ca
www.services.gouv.qc.ca/fr/reseau/aerien/index.asp

Aujourd'hui sous la gouverne du ministre des Services gouvernementaux, le Service aérien gouvernemental (SAG) oeuvre dans différents secteurs d'activités depuis plus de 40 ans. Près de 200 personnes y travaillent à titre de pilotes, co-pilotes, techniciens en entretien d'aéronefs, agents de bord et personnel de soutien administratif. Il dispose d'un budget global de 63 millions de dollars dont le quart est utilisé au paiement de son actif.

À l'aide de l'avion-hôpital Challenger 601-1A le SAG effectue les évacuations aéromédicales des patients de la province. Pour le compte de la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU), ce Service exploite quatorze avions-citernes soit huit CL-415, quatre CL-215 à pistons, et deux CL-215 à turbines. Quant à la surveillance aérienne du territoire, le SAG exploite un hélicoptère Bell 206B, un Bell 206LT et un Bell 412 pour le compte de la Sûreté du Québec.

De plus, le Service de nolisement du SAG s'occupe du transport des membres du gouvernement et de l'administration publique qui ont à se déplacer dans l'exercice de leurs fonctions. À cet effet et lorsqu'ils ne sont pas sollicités pour remplacer l'avion-hôpital, le Challenger 601-3A et le Dash 8 peuvent être affectés au nolisement. Ces appareils peuvent également être utilisés par l'Organisation de la sécurité civile du Québec et la Sûreté du Québec pour des situations d'urgence. Le Service aérien fait aussi appel aux transporteurs commerciaux du secteur privé pour effectuer la plus grande partie du transport de personnes et de marchandises des ministères et organismes du gouvernement.

Enfin, l'avion Dash-8 effectue, à raison de trois jours par semaine, la navette multipatient pour l'est du Québec alors que l'ouest est desservi, deux fois par semaine, dans le cadre d'un contrat avec la firme Propair inc.

Répondre efficacement à vos besoins, notre mission.
Consultez nos professionnels en assurance.

AON *Aon Parizeau Inc.*
Aon Reed Stenhouse Inc.

1801, McGill College, Montréal (Québec) H3A 3P3
Tél. : (514) 842-5000 • Fax : (514) 842-3456
www.aon.ca

NOTE POUR VOTRE AGENDA

13 OCTOBRE 2005
- RÉUNION DES REPRÉSENTANTS D'HYDRO-QUÉBEC ET DES MEMBRES HÉLICOPTÈRES DE L'AQTA
- ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'AQTA
- SOIRÉE DE RÉSEAUTAGE

14 OCTOBRE 2005
- SYMPOSIUM SUR LA RELÈVE EN ENTREPRISE

19, 20 ET 21 AVRIL 2006
- 30e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

Pour information, (418) 871-4635 ou aqta@aqta.org.

Aéroport international Jean-Lesage

La Chambre de commerce de Québec maintiendra sa pression sur le ministre des Transports.

Devant le refus de M. Jean Lapierre, ministre des Transports et ministre responsable de la région de Québec, d'octroyer les sommes nécessaires au réaménagement de l'Aéroport international Jean-Lesage (AIJL) pour les festivités entourant le 400e de la ville de Québec, les représentants de la Chambre de commerce entendent bien maintenir leur pression. Ils veulent obtenir de celui-ci que ce dossier devienne un enjeu politique lors des prochaines élections fédérales.

Pour la Chambre de commerce de Québec, il s'agit là d'une position inacceptable puisque l'aménagement de l'AIJL a été identifié comme une des trois principales priorités régionales par les gens d'affaires. De plus, de l'aveu même du ministre lors de son passage à Québec en juin 2004, l'amélioration des installations aéroportuaires de Québec représente un besoin justifié pour la région. Mme Francine Lortie, présidente de la Chambre, mentionne que le montant de l'investissement réclamé s'avère loin d'être exagéré compte tenu des sommes importantes qui ont été investies dans d'autres aéroports au Canada. Elle entend bien obtenir du ministre un engagement visant la revalorisation de l'AIJL, lequel est considéré comme un outil de développement économique essentiel pour la région. Mme Lortie affirme qu'il est clair que le gouvernement Martin doit cesser de faire la sourde oreille et donner suite à ce projet le plus tôt possible. De plus en janvier 2005 l'honorable Stephen Harper avait précisé qu'à ses yeux l'aéroport de Québec affichait un certain retard par rapport à d'autres aérogares du même type au pays.

Pour le 400e anniversaire de sa fondation, Québec accueillera des milliers de visiteurs qui devront passer par l'aéroport. Les infrastructures actuelles ne permettent pas de respecter les standards exigés suite aux événements du 11 septembre.

Précisons que l'AIJL a connu sa meilleure performance en 2004 au chapitre de l'achalandage. Cette importante croissance, avec une clientèle constituée à 75 % de gens d'affaires, s'explique surtout par l'ajout de nouveaux transporteurs et de vols quotidiens ainsi que nolisés vers plusieurs destinations en Amérique de Nord et en Europe.

Expansion dans l'air chez Transat

Transat A.T. fonctionne présentement en mode d'expansion. Elle veut offrir de nouveaux produits et augmenter sa clientèle dans plusieurs villes ontariennes.

Ces démarches se justifient par une vaste offensive ayant comme objectif de faire passer de 20 à 35 % ses parts de marché d'ici les quatre prochaines années. Prudent dans ses décisions, le voyagiste québécois écarte toutefois l'achat de concurrents chez nos voisins de l'Ouest. Par contre, aux États-Unis Transat tentera sa chance par des acquisitions ciblées, précisait M. Jean-Marc Eustache, président, lors de l'assemblée des actionnaires tenue le 27 avril 2005 : « Comme le marché américain est fortement fragmenté, les contacts sont plus difficiles à se concrétiser » disait-il.

Transat A.T. veut également prendre la pole position en offrant de nouveaux forfaits pour les Caraïbes en plus de développer des liaisons à partir d'Hamilton. Toutefois, même si un certain travail sur le terrain a été amorcé, aucune négociation sérieuse n'a été entreprise.

Avec 320 millions de dollars de liquidités, Transat profite d'une situation financière lui permettant de réaliser ses ambitions.

De plus, M. Eustache admet qu'une certaine pression se fait sentir de la part des investisseurs qui souhaitent savoir comment Transat va investir ses acquis. Rappelons qu'à ses débuts en 1987, Transat affichait des revenus de 20 millions de dollars lesquels sont aujourd'hui de 2,2 milliards.

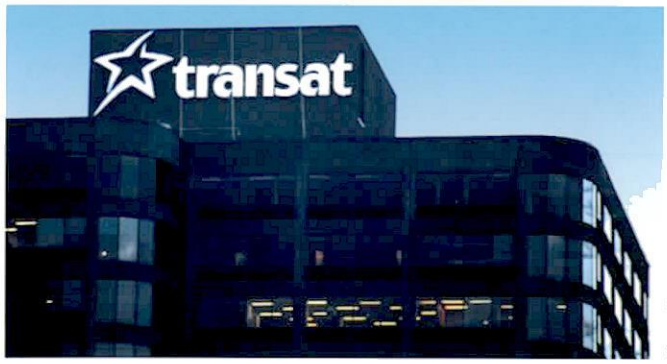


Photo : Transat

NAV CANADA – 1re partie

Circul'Air annoncé fièrement aujourd'hui la publication d'une nouvelle chronique sur l'actualité ayant pour titre « Entretien » qui sera présentée sous forme de question-réponse. Pour chaque publication, nous soumettrons nos interrogations à un intervenant choisi de notre industrie. Nous vous invitons d'ores et déjà à nous contacter afin de nous faire parvenir vos suggestions ou vos commentaires à ce sujet.

Pour débuter cette rubrique, NAV CANADA a accepté de répondre à nos questions.

CIRCUL'AIR – Dans le Rapport annuel de NAV CANADA pour l'exercice financier se terminant le 31 août 2004, on peut lire aux revenus des États consolidés des résultats que, comparativement à l'année 2003, la Société a connu une augmentation de 11,8 % pour ses redevances d'usage. Malgré ce fait, le 1er septembre 2004, NAV CANADA a augmenté ses redevances de 7,9 %, ce qui s'ajoute à sa hausse de 6,9 % pour l'année 2003.

Après deux années consécutives de hausses pour leurs redevances, les transporteurs aériens peuvent-ils maintenant s'attendre à une certaine accalmie ?

NAV CANADA – En raison des résultats de la Société depuis le début de l'exercice financier et des perspectives préliminaires de la direction en ce qui a trait au bilan jusqu'en 2006, le Conseil d'administration ne prévoit pas la nécessité d'augmenter les redevances dans un proche avenir, à moins d'événements défavorables imprévus. Nous désirons toutefois indiquer qu'un examen de l'évolution des redevances montre que, depuis leur introduction complète en mars 1999, ces dernières ont été réduites de 11 % en septembre 1999, pour ensuite demeurer à ce niveau jusqu'au 1er janvier 2002. Cependant, en raison des augmentations récentes nécessaires afin de combler un manque à gagner attribuable au ralentissement de l'industrie, les redevances sont maintenant supérieures de 12 % à leurs niveaux de mars 1999. Toutefois, si l'on tient compte de l'inflation, les redevances ont en réalité légèrement diminué depuis cette date.

CIRCUL'AIR – Le Rapport annuel 2004 indique que 27 % des revenus de NAV CANADA proviennent d'Air Canada et ses filiales. La baisse notable du trafic aérien causée par les attaques terroristes du 11 septembre 2001, la guerre en Irak, la crise du SRAS le tout ajouté aux déboires de nombreux transporteurs aériens, dont Air Canada, ont eu pour effet de causer un manque à gagner évalué à 116 millions de dollars pour les exercices 2001-2002 et 2002-2003 de NAV CANADA, somme que la Société prévoit recouvrer d'ici au 31 août 2008.

À ce jour, à combien s'élève le montant de ce recouvrement ?

NAV CANADA – Le compte de stabilisation des tarifs est passé d'un solde déficitaire de 116 millions de dollars à la fin de l'exercice financier 2003, à un solde déficitaire de 32 millions de dollars à la fin de l'exercice financier 2004. À la clôture du troisième trimestre de l'exercice financier 2005, le 31 mai 2005, ce compte affichait un solde positif de 21 millions de dollars. Cela signifie que nous sommes sur la bonne voie de renflouer le compte de stabilisation des tarifs à un solde positif de 50 millions de dollars d'ici 2008.

CIRCUL'AIR – NAV CANADA compte-t-elle sur une augmentation du trafic aérien pour combler ce manque à gagner ?

NAV CANADA – Oui. Les prévisions de l'industrie font état d'une croissance graduelle du trafic aérien et nos prévisions budgétaires en tiennent compte.

CIRCUL'AIR – Pourquoi avez-vous besoin d'un compte de stabilisation des tarifs? Après tout, c'est de l'argent qui appartient aux clients puisque cet argent est en surplus de vos coûts, n'est-ce pas ?

NAV CANADA – NAV CANADA est une société privée sans but lucratif et notre objectif financier est de faire nos frais. Cependant, la Société peut avoir des manques à gagner ou des excédents de recettes lorsque les fluctuations du trafic diffèrent des prévisions établies. Ces fluctuations sont reflétées comme un solde positif ou négatif dans notre Compte de stabilisation des tarifs.

Le compte sert également de réserve pour permettre à NAV CANADA d'atténuer les répercussions, sur les redevances, d'événements imprévisibles ou incontrôlables, tels que le ralentissement de l'industrie qui a fait suite aux attentats terroristes du 11 septembre 2001. Juste avant les attentats le compte affichait un solde de 75 millions $ du fait de la forte croissance de la circulation aérienne et du contrôle efficace des coûts. La Société a par la suite épuisé ces 75 millions $ lorsqu'elle a été confrontée à la baisse extraordinaire de la circulation aérienne. Et, tel que mentionné en réponse à la deuxième question, le déficit de ce compte a même atteint 116 million $ à la fin de l'exercice 2003.

CIRCUL'AIR – En janvier 2005, Monsieur Arthur Andreassen, vice-président adjoint aux Recettes et indicateurs de rendement de NAV CANADA, diffusait le « Document de travail sur les redevances 2005 » et lançait également une vaste consultation. Les commentaires des intervenants du milieu étaient attendus le 29 avril 2005.

Suite à cette consultation, pouvez-vous nous indiquer si NAV CANADA a l'intention de modifier sa structure de redevances ?

NAV CANADA – 1re partie (suite)

NAV CANADA - Nous ne sommes encore pas en mesure de répondre à cette question. Nous prévoyons soumettre les résultats de la consultation cet automne au Conseil d'administration. Advenant que le Conseil décide de proposer des changements à la structure des redevances, une telle proposition serait assujettie au processus d'avis et de consultation requis en vertu de la loi régissant NAV CANADA. Il est à souligner que la structure des redevances de NAV CANADA est conforme dans l'ensemble aux pratiques internationales et que les redevances se comparent très favorablement à celles pratiquées par d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne. Certains clients ont toutefois suggéré divers changements à la méthode d'établissement des redevances et de répartition des coûts de la Société et il est logique d'examiner les redevances à ce stade. Un certain nombre de ces suggestions sont analysées dans le document de discussion.

CIRCUL'AIR - Pouvez-vous brièvement décrire certaines de ces suggestions ?

NAV CANADA - Comme le document le souligne, on nous a suggéré par le passé une méthode de calcul des tarifs qui utilise la masse de l'aéronef différemment pour calculer les redevances, ou qui serait appropriée pour l'aviation générale. Le document vise à fournir de l'information sur ces sujets afin de faciliter la discussion.

CIRCUL'AIR - Les doléances de vos clients ne visent-elles pas justement le montant de vos redevances ?

NAV CANADA - Depuis leur mise en place intégrale en 1999, les redevances ont augmenté dans l'ensemble à un taux inférieur à celui de l'inflation et demeurent 20 pour cent inférieures à l'ancienne taxe sur le transport aérien qu'elles ont remplacée. Les redevances sont établies de sorte que les recettes anticipées ne dépassent pas les obligations financières courantes et futures de la Société associées à la prestation des services de navigation aérienne civile.

CIRCUL'AIR - Pourquoi n'existe-t-il pas un ombudsman chez NAV CANADA pour gérer en toute impunité les plaintes des usagers?

NAV CANADA - Plusieurs options s'offrent déjà à nos clients. En matière de service ou tout autre sujet, ils peuvent communiquer soit avec les gestionnaires d'emplacements, le centre de contrôle régional de Montréal, notre centre de service à la clientèle (1-800-876-4693) ou un membre de la haute gestion. Nos clients peuvent aussi s'adresser à Transports Canada qui règlemente les activités de NAV CANADA en matière de sécurité. Concernant le respect des principes de redevances et du processus d'avis et de consultation tels qu'énoncés dans la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC), un client peut déposé un appel devant l'Office des transports du Canada (OTC).

Ceci étant dit, NAV CANADA continue de s'efforcer de maintenir un équilibre dans la gestion du système de navigation aérienne en contrôlant les coûts tout en offrant des services sécuritaires et efficaces. Sur le plan du contrôle des dépenses, de 1997 à 2004, NAV CANADA a réduit ses coûts d'exploitation annuels de 100 millions $ grâce à une restructuration et a fait bénéficier ses clients d'économies cumulatives de 600 millions $.

Quoi de neuf ?

Magazine Circul'Air

L'éditeur du Magazine Circul'air, John McKenna, est heureux de vous informer qu'il s'est adjoint les services de monsieur Michel Ratté pour assumer les responsabilités de directeur de la production et de la publicité.

Michel Ratté,
Directeur de la production et de la publicité

Monsieur Ratté compte plus de 15 années d'expérience dans le domaine des communications publiques, et ce, à titre de journaliste pour Québecor et de directeur des relations publiques pour des agences et cabinets québécois reconnus. Son expertise reliée à l'édition, la rédaction, la publicité, la production et la diffusion de médias d'information, contribuera à continuer de faire du Circul'Air, le magazine québécois de référence dans le domaine du transport aérien.

Les principaux mandats de M. Ratté seront de revoir la présentation visuelle du magazine en plus d'actualiser ses normes graphiques afin de le rendre plus attrayant. À cet effet vous remarquerez, entre autres, que cette édition du Circul'Air présente une nouvelle signature et que son impression est totalement en couleurs.

De plus, pour mieux desservir les intérêts de la communauté du transport aérien au Québec, l'équipe du Circul'Air a révisé son contenu rédactionnel. Outre nos chroniques populaires, des sujets brûlants d'actualité seront traités et de nombreuses entrevues seront réalisées auprès de personnalités de notre industrie.

M. Ratté aura également la responsabilité du contenu publicitaire et conseillera judicieusement tous nos annonceurs afin qu'ils obtiennent toutes les retombées escomptées. Au nom de l'équipe du Circul'Air, je souhaite la bienvenue à M. Ratté et lui souhaite de réaliser tous ses défis professionnels.

20 ans déjà !

En avril 1985 était publié la première édition du Magazine Circul'Air. Celle-ci comptait 8 pages en noir et blanc seulement. La Société québécoise des transports (SQT), une société d'État qui depuis juin 1983 était responsable des investissements du Ministre des Transports, faisait l'objet du premier « Portrait d'un transporteur » tandis que seulement trois « Quoi de neuf » étaient publiés. Dans son mot aux lecteurs, le président du conseil d'administration de l'AQTA d'alors, M. Michel Leblanc, mentionnait que les principaux dossiers traités par l'Association portaient sur l'approche pratique et terre à terre de la déréglementation aérienne et la refonte de la *Loi sur l'aéronautique.*

Bombardier

Selon Bombardier, le segment du marché des avions commerciaux de 100 à 150 passagers est évalué à 250 milliards $ US, soit environ 6 000 avions d'ici vingt ans. C'est pourquoi le manufacturier a décidé d'investir 2,1 milliards $ US pour le développement d'une nouvelle gamme d'avions commerciaux, la CSeries pour « Continental, Concurrentiel, Connecteur ». Proposant deux versions dont une, le C110, de 110 passagers et l'autre, le C130, de 130 passagers, ces avions franchiront des distances transcontinentales et seront exploitables à des coûts de 15 % inférieurs à ceux des avions de série actuels et de plus de 20 % inférieurs à ceux des avions plus anciens encore en service aujourd'hui. Munis du même moteur, les CSeries présenteront une communité en matière de formation de l'équipage, des procédures d'exploitation et d'entretien ainsi que des pièces de rechange. Pour soutenir la recherche et le développement de ces avions, les cotisations du Canada et du Québec totaliseront respectivement 262,5 millions $ US et 87,5 millions $ US. La contribution du Royaume-Uni sera de 340 millions $ US. Bombardier a privilégié son usine de Montréal pour procéder à l'assemblage final des avions et son site de Belfast en Irlande du Nord pour le développement des ailes, des nacelles moteurs et des structures d'empennage composites. Le vol inaugural du CSeries doit avoir lieu en 2008 et sa mise en service en 2010.

Photo Bombardier : CSeries

Anniversaire du R-100

La journée du 1er août 1930 restera gravée à tout jamais dans la mémoire des gens de St-Hubert. Il y a 75 ans, le dirigeable R-100 (G-FAAV) s'amarrait au mât d'atterrissage construit à cet endroit spécifiquement pour l'événement.

Parti le 28 juillet 1930 de sa base d'Angleterre, le R-100 et ses 37 membres d'équipage et 6 passagers sont arrivés à St-Hubert, acclamés par quelque 40 000 spectateurs après avoir effectuer un voyage de plus de 3 300 milles qui a duré d'environ 79 heures.

Pour souligner l'événement, la Fondation Aérovision organise une exposition en partenariat avec la Société historique et culturel du Marigot et NAV CANADA. Celle-ci réunira pour la première fois la plus grande collection d'artéfacts, d'objets et de photos d'époque concernant la venue du dirigeable R-100.

Cette activité aura lieu de 9 h à 16 h en semaine du 1er au 12 août à la Société historique et culturel du Marigot, 440 chemin Chambly, à Longueuil.

Pratt & Whitney et Cessna Aircraft Company

Le 15 juin dernier, lors du Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Le Bourget, Pratt & Whitney Canada (P&WC) a annoncé la conclusion d'une entente avec Cessna Aircraft Company. Celle-ci porte sur Power Advantage Plus (PA+), un programme d'entretien à l'heure enrichi destiné aux exploitants de Citation.

Il couvre les pièces, les moteurs de location, la main-d'oeuvre d'entretien en atelier, de même que certains équipements consommables et la surveillance de tendance de l'état du moteur (ECTM®). Cette entente s'applique aux Citation Bravo, l'Encore, le Sovereign et le Mustang, propulsés par les moteurs PW530A, PW535A, PW306C et PW615F de P&WC.

NAV CANADA

L'administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) confirmait récemment l'octroi d'un important contrat à NAV CANADA pour l'entretien des systèmes de sécurité des passagers dans les aéroports canadiens. Par voie d'appel d'offres, la Société canadienne a remporté ce contrat d'une durée de trois ans venant à échéance le 31 mars 2008.

NAV CANADA se voit donc confier l'entretien de l'ensemble de l'équipement de sécurité, notamment les appareils de radiographie et les autres dispositifs de dépistage dans 89 aéroports au pays.

Forces canadiennes

Rien ne va plus au sein de l'Armée de l'air des Forces canadiennes. Des années de coupures budgétaires et de nombreuses missions à l'étranger ont eu comme conséquence qu'actuellement la division aérienne des Forces s'enlise directement vers le fond d'un gouffre. Dans certains cas, il semble que des bases ne peuvent pas payer leurs factures de chauffage et d'électricité. Le lieutenant-général, Ken Pennie, avançait même que si le ministère de la Défense était une entreprise privée il y a belle lurette que ses portes seraient tout simplement fermées.

C'est un constat alarmant. L'état d'abandon de certaines flottes porte à réfléchir. À titre d'exemple, seulement 13 des 32 Hercules sont en état de fonctionner.

TUBOQUIP
ISO9001 INC.

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

Aeroquip

AÉRONAUTIQUE ET INDUSTRIEL
- Fabrication de boyaux de tous genres
- Coupleurs rapides
- Colliers de serrage
- Adaptateurs AN/MS

ATELIER APPROUVÉ
DOT #44-92
& CERTIFIÉ ISO 9001

SERVICE A.O.G.
LIGNE 24 HEURES
(514) 326-7640

6966, rue Jarry Est
Montréal (Québec) H1P 3C1
Tél. : (514) 326-7640
Fax : (514) 329-0244
Fax sans frais : 1-888-267-8881
www.tuboquip.com

Dans la foulée, le Lieutenant-général Pennie demande à l'état major des Forces une intervention directe auprès du gouvernement fédéral visant à obtenir un réinvestissement majeur au sein de cette division. Pour la seule année 2004-2005, les Forces aériennes ont enregistré un déficit de 240 millions de dollars.

Photo Déf. nat. : Hercules CC-130

Quoi de neuf ?

Pascan Aviation

En avril 2005, Pascan Aviation a procédé à l'acquisition de 3 King Air 100. Ainsi, sa flotte aérienne se composera de 6 avions soit 3 Pilatus PC-12 et 3 Beech King Air B100. Notez aussi que l'entreprise a déménagé son siège social au 6200, route de l'Aviation à St-Hubert, J3Y 8Y9. Vous pouvez les rejoindre par téléphone au (450) 443-0500 ou par courriel à info@pascan.com

Grondair Aviation

Félicitations à Grondair qui s'est vue décerner, le 6 mai dernier, le Lauréat national Bronze du Grand prix du tourisme québécois 2005 dans la catégorie Transports et voyages pour la région de Chaudière-Appalaches. En plus d'être une école de pilotage, cet exploitant propose des services de nolisement d'avions pour le transport de marchandises et de passagers partout en Amérique du Nord. Grondair effectue aussi la vente, l'entreposage, la location et l'entretien d'avions.

Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau

La nouvelle jetée internationale de l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau a ouvert ses portes au public le 8 juin dernier. Cette installation ultramoderne s'ajoute à la jetée transfrontalière inaugurée en avril 2003 et au complexe des arrivées internationales parachevé en novembre 2004. Le tout forme une infrastructure fonctionnelle et permettant d'offrir aux voyageurs des services de grande qualité. Tremplin vers 110 destinations situées principalement en Europe, en Afrique/Moyen-Orient ainsi qu'en Amérique latine et dans les Antilles, la nouvelle jetée sert à l'embarquement et au débarquement des passagers des vols internationaux. Chaque année, plus de 3,1 millions de passagers transiteront par cet endroit.

Transports Canada

Nous avons appris de M. Yves Gosselin, directeur général de l'aviation civile à Dorval, une nouvelle qui devrait faire plaisir à bien des transporteurs aériens. Contrairement à la rumeur, le Centre de Transports Canada qui est présentement situé à l'Aéroport Jean-Lesage ne déménagera pas en septembre 2005 à la Gare maritime Champlain de Québec. Par contre, ce centre doit bien être localisé ailleurs mais le lieu et la date à cet effet sont encore indéterminés.

Académie de l'aviation de Mascouche

Le chef-instructeur adjoint de l'Académie de l'aviation de Mascouche, Philippe Caïric, annonce que l'école s'est dotée d'un nouveau simulateur de vol Precision Flight Controls. Celui-ci fonctionne à partir de la toute dernière version du logiciel Elite v.7.0 et est approuvé par Transports Canada. De plus, l'Académie a mis au point un programme de formation multi-moteur IFR au cours duquel elle fait simultanément l'entraînement pour la qualification multimoteurs et pour celle de vol aux instruments. Pour plus de renseignements, consulter le site www.academieaviation.com.

CQFA

Le 21 mai dernier, M. Marc Langelier, directeur du Centre québécois de formation en aéronautique (CQFA) conviait parents et amis à une journée porte ouverte ainsi qu'à une soirée Méritas pendant laquelle 13 Prix et Bourses d'excellence ont été remis aux finissants en Technique de pilotage d'aéronefs.

Pour la section Hydravions, Stéphane Landry de Percé a obtenu le Trophée Pilote de brousse octroyé par l'AQTA, lequel était accompagné d'une Bourse attribuée par Air Saguenay.

Éventuels employeurs, voici d'autres noms à retenir. Le Prix Excellence et la Bourse dans la section Multimoteur aux instruments ont été donnés à Jason Vézina de Beauport et dans la section Hélicoptères à Martin Béchard de Château-Richer. Catherine Paquette de Roxboro a mérité le Prix du Leadership et Martin Drolet de Sainte-Foy le Prix Aéropro/Sasair.

De g. à dr. : Stéphane Landry récipiendaire du Trophée Pilote de brousse et de la Bourse Air Saguenay accompagné de M. John McKenna, PDG de l'AQTA

La Bourse Survie en forêt a été remise à David Collin de Rivière-du-Loup; celle de Pascan Aviation à Philippe Chartrand de Saint-Eustache et à Louis Villeneuve de Métabetchouan, tandis que la Bourse Edward/Jerrad a été donnée conjointement à Maxime Chevalier de Boisbriand, à Jonathan Doré d'Otterburn Park, à Vincent Labrèche de Saint-Laurent, à Catherine Paquette de Roxboro et à David Monat de Cowansville. La Bourse de Bombardier a été partagée entre Martin Drolet de Sainte-Foy, Jonathan Doré d'Otterburn Park, Élisabeth Laverdière de Deux-Montagnes et Jason Vézina de Beauport.

Quoi de neuf ?

École nationale d'aérotechnique

Pour sa session d'automne, L'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) prolonge sa période d'admission jusqu'au 1er août 2005. Cette annonce faite le 13 mai dernier par Mme Lucie Cousineau, directrice, fait suite à la décision de Bombardier de faire l'assemblage des CSérie dans la région de Montréal. Ce projet, évalué à plus de 2 milliards $, devrait créer 6 500 emplois directs et 4 000 indirects.

Le secteur de l'aéronautique est un bon choix pour les futurs travailleurs, car on peut prévoir une pénurie de diplômés. Déjà avant l'annonce de ce projet, le Conseil sectoriel en aérospatiale estimait que plus de 3 000 emplois seraient à combler en 2005 et qu'on craignait un manque de main-d'oeuvre. À cela s'ajoute le fait que depuis 3 ans les écoles d'aéronautique ont connu une baisse importante de la clientèle. L'ÉNA porte le titre de la plus importante école technique spécialisée en aéronautique au Canada. Elle propose 3 programmes de formation collégiale en avionique, en construction aéronautique et en entretien d'aéronefs. La durée totale d'un DEC est de 3 ans et, en s'inscrivant à un programme d'alternance travail-études, les étudiants peuvent bénéficier de deux stages rémunérés en entreprise.

Hélicoptères Canadiens

Nous souhaitons bonne chance à M. Georges Mclean qui a récemment quitté ses fonctions au Service aérien gouvernemental afin de relever d'autres défis notamment comme pilote chez les Hélicoptères Canadiens.

Air Canada Jazz

Le premier exploitant mondial du CRJ705 de Bombardier, Air Canada Jazz, a pris livraison d'un premier biréacteur régional de 75 places le 27 mai 2005 à Dorval. Une commande ferme évaluée à 821,2 millions $ US avait été annoncée le 27 septembre 2004 pour 15 CRJ705 et 15 de modèle CRJ200. Le nouvel arrivé s'ajoutera à la flotte aérienne de Jazz composée de 25 Bombardier CRJ200, de 26 Dash 8-300 et de 42 Dash 8-100, lesquels desservent 67 destinations au Canada et aux États-Unis.

Photo Bombardier : CRJ705

Airbus

Grande réussite pour le constructeur français Airbus. Le 27 avril dernier, le plus gros avion de ligne au monde, a décollé pour la toute première fois de son histoire de l'aéroport de Toulouse- Blagnac devant des milliers de spectateurs. Ce premier vol du A380 marque une étape importante pour la société Airbus et son désir de supplanter le géant américain Boeing sur le créneau des très gros porteurs. Jusqu'à ce jour ce monopole appartenait au légendaire Boeing 747. Lors de sa mise en service prévue pour 2006, l'A380 portera le titre du plus gros avion de ligne au monde et pourra transporter plus de 840 passagers.

Aéroport de St-Hubert

Développement aéroport St-Hubert de Longueil (DASH-L) a déposé le 28 avril 2005 un projet visant à doter St-Hubert d'un nouvel aérogare. L'exploitation de celui-ci se fera essentiellement par le secteur privé. À l'heure actuelle, l'aéroport de St-Hubert occupe le 5e rang des aéroports les plus actifs au Canada. Le nouveau bâtiment sera construit dans la prolongation du boulevard Roland-Thérrien. Des pourparlers avec un groupe d'investisseurs vont bon train et devraient mener à la planification de la première phase du projet.

Soyez satisfait
en matière d'évaluation financière d'aéronefs

- Évaluation judicieuse et précise
- Expertise d'évaluation pour tous modèles d'aéronefs
- Consolidation assurée dans vos prises de décisions financières

Propriétaire
Acheteur
Vendeur
Institution financière
Compagnie prêteuse

Évaluations-Aéronef-Canada (EAC) Inc
Canada-Aircraft-Appraisal (EAC) Inc.

706B, 7e Avenue, Aéroport International Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) Canada G2G 2T6
Tél. : (418) 871-8196 • Fax : (418) 871-6937 • www.airpraisal.com

Quoi de neuf ?

Jetsgo

Un juge de la Cour supérieure du Québec a finalement autorisé la vente de cinq des 15 aéronefs Fokker-100 exploités par le transporteur à rabais Jetsgo jusqu'à l'abandon de ses activités en mars dernier.

La société Airfleet Credit Corporation, du Liechtenstein, a acquis les appareils en question. Jetsgo tente également de se départir d'une dizaine d'autres avions semblables au meilleur prix possible. L'argent récolté pourrait servir à payer une partie de ses dettes qui s'élèvent à 108 millions de dollars.

Photo Jetsgo : Fokker-100

Aéroport de Québec

Malgré une réduction de plus de la moitié de ses coûts de loyer, Aéroport de Québec se dit déçu. Le 9 mai dernier le ministre fédéral des Transports, M. Jean Lapierre, annonçait une diminution de 60 % des loyers des aéroports canadiens. Dans une entrevue au Journal de Québec, la directrice générale de l'Aéroport de Québec, Mme Ghislaine Collard, précisait qu'il s'agissait d'une importante concession, mais du même souffle elle se disait déçue puisqu'elle aurait souhaité que le gouvernement Martin abandonne les loyers qui sont débités aux aéroports d'envergure au Canada.

Rappelons qu'en 2004 après plusieurs années de vache maigre, l'Aéroport de Québec a accueilli plus de 711 000 passagers soit sa meilleure performance depuis 2000, année où la société prenait en charge la gestion de ce site.

Votre porte d'entrée à la tranquillité d'esprit...

Ariane Information

- *Formation en aviation et programmes d'entraînement*
- *Formation d'agents de bord*
- *Programmes de formation*

(conformes aux réglementations nationales et de l'OACI)

www.ariane-info.com
ariane@ariane-info.com

165, Jean, Saint-Jean-sur-Richelieu
QC, J2W 2C8, CANADA

Téléphone: 1.450.349.0722
Télécopieur : 1.450.349.4221

Transports Canada

Suite au départ à la retraite de M. Richard Archambault, M. Jules Pilon, gestionnaire régional de Transports Canada, a annoncé la nomination de M. Aimé Girouard au poste de surintendant Opérations Hélicoptères. Pilote d'avions et d'hélicoptères, M. Girouard cumule plus de 8 000 heures de vol. Il peut être rejoint par courriel au girouaa@tc.gc.ca, par téléphone au (415) 633-3548 ou par télécopieur au (514) 633-3697. De plus, M. Alain Coutu occupe maintenant le poste de surintendant Maintenance des Aéroports pour les centres de Transports Canada à Dorval, Longueuil et Val d'Or. Vous pouvez le contacter au (514) 420-5884.

Félicitations à Messieurs Girouard et Coutu pour leur nomination.

Pratt et Whitney Canada

Au cours des trois prochaines années et dans la région de Montréal, Pratt & Whitney Canada (P&WC) investira 250 M $ supplémentaires dans ses activités de recherche et développement. Cette nouvelle annoncée le 29 mai dernier par le ministre du Développement économique, M. Claude Bécard, fait suite à la décision du gouvernement du Québec d'accorder à P&WC un investissement de 75 millions dans ce secteur d'activité. Investissement Québec assurera le financement de cette contribution, laquelle sera remboursable par des redevances sur les ventes.

Pétrolière Impériale et Skyservice

Les services à l'aviation de la Pétrolière Impériale et Skyservice ont conclu une entente le 14 juin 2005. Par celle-ci, à l'Aéroport international de Calgary, Skyservice sera le concessionnaire officiel Esso/Avitat. Le choix de la Pétrolière se justifie facilement quand on sait que Skyservice Avitat Toronto s'est vu remettre dernièrement le Trophée du meilleur FBO au Canada par la publication Aviation International News et que Skyservice Avitat Montreal a été nommé 3e FBO au Canada par les pilotes professionnels.

NAV CANADA

NAV CANADA a mis sur pied une Équipe consultative conjointe de mise en oeuvre (ÉCCMO). Ce groupe devra se concentrer sur la planification, l'établissement des priorités et l'adaptation graduelle des changements issus de l'examen du niveau de service lancé en 2003. À cet effet, les membres devront offrir leurs conseils et leurs commentaires.

Le premier dossier qu'ils traiteront sera l'examen du niveau de service qui portait sur les services de contrôle d'aéroport et consultatifs, les services météorologiques à l'aviation, les aides à la navigation, les voies aériennes et l'aide à la navigation en cas d'urgence.

Bien évidemment, cette équipe comprendra un représentant de l'AQTA lequel sera valoir le point de vue des transporteurs québécois.

Ministère des transports

Le chef de service du transport aérien au Ministère des transports du Québec, M. Roger Ledoux, a pris sa retraite. Il a été remplacé par Mme Claire Poulin

Merci à Roger pour dévouement et son professionnalisme pendant toutes ces années et félicitations à Mme Poulin.

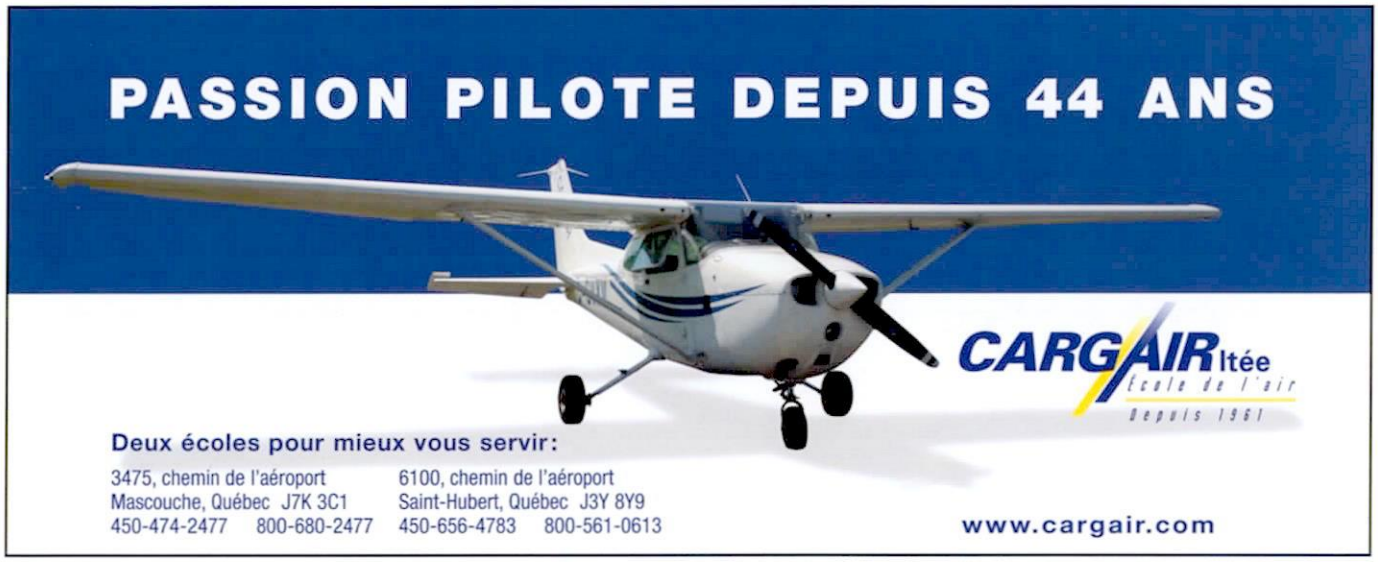
ExelTech Aerospace Inc./ ExelTech Aérospatiale

Depuis le 15 avril 2005, NordTech Aerospace Inc. a modifié sa dénomination sociale pour ExelTech Aerospace Inc./ExelTech Aérospatiale Inc. Les actionnaires de la Société ont approuvé une résolution spéciale à cet effet lors d'une l'assemblée générale annuelle tenue le 22 mars 2005.

Par ailleurs, le 4 mai dernier M. Luc Filiatreault, président exécutif du conseil d'ExelTech, a été honoré comme étant l'un des *Canada's Top 40 under 40.* Ce programme, créé en 1995 par The Caldwell Partners, vise à reconnaître annuellement 40 Canadiens et Canadiennes âgés de moins de 40 ans et provenant des secteurs privé, public et d'organismes à but non lucratif. Sélectionné par un comité consultatif indépendant composé de dirigeants d'entreprises provenant des quatre coins du Canada, les professionnels récompensés ont été choisis pour leurs accomplissements dans cinq domaines clés : la vision et le rôle de direction; l'innovation et les réalisations; l'influence; l'engagement et la contribution à la communauté ainsi que la stratégie de croissance. De plus, en début d'année dans le cadre d'un concours parrainé par Deloitte & Touche, la Banque Canadienne Impériale de Commerce, le National Post et Queen's School of Business., ExelTech a été reconnue comme étant l'une des 50 entreprises les mieux gérées au Canada. Un conseil formé de 7 administrateurs dirige cette société qui est détenue majoritairement par ses employés. Elle compte trois bases situées à Montréal et à Québec et emploie près de 400 personnes. ExelTech Aérospatiale porte le titre de la troisième plus importante compagnie d'entretien d'avions commerciaux au Canada. Elle offre ses services aux États-Unis et dans 16 autres pays pour les Boeing 737 et 727, Boeing MD 80, Fokker F 100, Bombardier CRJ 100/200, Embraer ERJ 135/140/145, ATR 42 et 72, Dash 8, Saab 340 et Beech 1900D.

Pro Aviation

Malgré tous les efforts de restructuration entrepris par les dirigeants de Pro Aviation depuis novembre 2004, l'école de pilotage a dû cesser ses activités le 22 juillet 2005. La direction concède, qu'entre autres, les hausses des coûts d'assurance et de carburant ont eu raison de leur tentative de redressement. Michel Saint-Pierre et Martin Brault ont fait l'acquisition de Pro Aviation en 1999 et établi une base à St-Hubert, après avoir acquis Aérotaxi. Le Fonds régional de solidarité FTQ a investi dans cette école qui a formé près de 500 pilotes et réalisé 50 000 heures de vol pendant ses 6 ans 1/2 d'existence.



Vive les vacances!

Les vacances sont des moments précieux de la vie. Chez Air Transat, nous l'avons compris. C'est pourquoi nous nous appliquons chaque jour à offrir des vacances de qualité, et ce dans 27 pays à travers le monde. Grâce à notre flotte d'avions modernes, nous offrons plus de vols directs et de destinations vacances que tout autre transporteur canadien.

Pour des vacances réussies, visitez le www.airtransat.com

Air Transat est membre de Transat A.T. inc.

air transat
air vacances