

**RAPPORT ANNUEL DE**  
L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DE CANADA

**2000**



**ATAC**

AU SERVICE DE L'AVIATION COMMERCIALE

**Jim GLASS,**  
**Directeur général,**  
**Transwest Air, Prince Albert**  
**(Saskatchewan)**

*Président du*  
*Conseil*  
*d'administration*

J. Clifford MACKAY,  
 Président et Chef de la direction,  
 ATAC, Ottawa (Ontario)

*Président et Chef*  
*de la direction*

Douglas PORT, Premier vice-  
 président - Affaires de  
 l'entreprise et Relations  
 gouvernementales  
 Air Canada, Ottawa (Ontario)

*Premier vice-*  
*président*

Patricia KENNEDY,  
 Directrice des opérations  
 Pacific Flying Club,  
 Delta (Colombie-Britannique)

*Deuxième vice-*  
*président*

Stephen MARKEY,  
 Vice-président, Relations  
 gouvernementales et Affaires  
 réglementaires  
 Air Canada, Ottawa (Ontario)

*Trésorier*  
*honoraire*

Dennis COOPER, Directeur opération,  
 Sky Wings Aviation Academy Ltd.,  
 Penhold (Alberta)

*Secrétaire*  
*honoraire*

Stephen SMITH,  
 Président et Chef de la direction, \*  
 WestJet Airlines Ltd.,  
 Calgary (Alberta)

*Ancien président*  
*du conseil*  
*d'administration*

Michael S. BLAND, Directeur général,  
 Empire Aviation, London, (Ontario)

*Administrateurs*

Bob DAVIS, Président,  
 First Air, Carp, (Ontario)

John D. ISSENMAN, Président,  
 Corporation internationale des  
 services aériens  
 PROAV, Gloucester (Ontario)

T. Al KAPTY, Directeur général,  
 Trans North Helicopters,  
 Whitehorse (Yukon)

Barry LAPOINTE, Président,  
 Kelowna Flightcraft Ltd.,  
 Kelowna (Colombie-Britannique)

Michel LEBLANC, Président du conseil  
 et chef de la direction,  
 Royal Aviation Inc., Dorval, (Québec)

Joseph D. RANDELL,  
 Président et Chef de la direction  
 Air Nova Inc., (Air Canada Regionals)  
 Enfield (Nova Scotia)

Robert REDING, Président et Chef de  
 la direction \*  
 Lignes aériennes Canadien Régional  
 (1983) Ltée.,  
 Calgary (Alberta)

John M. SCHOLEFIELD, Président  
 Laurentide Aviation,  
 Les Cedres (Québec)

Guy SMITH, Chef pilote, \*  
 Helijet International Inc.,  
 Richmond (Colombie-  
 Britannique)

# Message du chef de la direction

**Jim Glass**

**Associé et Directeur,**

**Transwest Air**

On a dit souvent que la seule constante est le changement. Rien ne saurait mieux décrire les événements qui se sont produits durant mon mandat de président du conseil d'administration de l'Association du transport aérien du Canada.

Le commencement d'un nouveau millénaire nous offre l'occasion idéale, tant de réfléchir sur le chemin parcouru que de spéculer sur ce que l'avenir nous réserve.

L'industrie de l'aviation au Canada peut faire un retour en arrière sur un siècle qui, littéralement, a vu naître, grandir et mûrir notre industrie. En 1928, six ans avant la constitution de cette Association, James A. Richardson, président et fondateur de Canadian



Airways prédisait que le Canada ne pourrait soutenir qu'une seule ligne aérienne majeure. Étrangement, en 1999, cette prédiction est devenue une réalité par la fusion de nos deux membres les plus importants.

L'ATAC a fait face à ce changement, et à un bon nombre d'autres, avec efficacité. Ces changements incluent aussi le retrait d'un autre membre, l'augmentation du nombre de transporteurs intérieurs dotés d'avions à réaction et l'accroissement de la concurrence internationale. Notre Association continue à prospérer et à être la voix la plus entendue de l'aviation canadienne parce qu'elle représente tous les aspects de l'industrie de l'aviation, y compris les exploitants de petits appareils, d'hélicoptères, de lignes aériennes régionales, de lignes de fret et de gros transporteurs à réaction.

L'ATAC a continué à insister sur son message auprès de nos représentants élus, que le Canada n'est pas le domaine exclusif d'un seul transporteur aérien et qu'il faut tenir compte des répercussions du projet de loi C-26 dans le contexte de l'ensemble de l'industrie aérienne au Canada. Notre Association a aussi exercé des pressions sur les administrations des aéroports pour qu'elles tiennent compte de l'effet sur nos opérations qu'entraîne la hausse vertigineuse des frais d'aéroport sur les plans de voyage de nos clients.

Les nouveaux frais de survol imposés par la FAA américaine, le coût de « l'or liquide » déversé dans nos réservoirs et la révision prochaine de la Loi sur l'aéronautique ajouteront au coût des vols. L'ATAC a toujours exercé des pressions, et continuera à le faire, pour souligner que les frais excessifs, les taxes sur le carburant et la réglementation serrée rendent l'industrie de l'aviation au Canada moins concurrentielle au plan des coûts. Le point de vue de notre Association est que cela nuit, non seulement à l'industrie de l'aviation au Canada, mais aussi à l'ensemble de l'économie nationale en rendant les entreprises canadiennes, comme le tourisme, moins concurrentielles sur le marché mondial.

L'Association a aussi apporté des améliorations internes importantes cette année. Une structure de régie interne solide et transparente a été élaborée. La politique du Conseil a été éclaircie sur tout ce que nous faisons, de notre manière de donner des contrats de sous-traitance pour des services à notre façon d'indemniser notre personnel. Nous avons aussi trouvé une façon de modifier la composition du Conseil d'administration de façon à mieux refléter les changements dans l'industrie. La structure de comité qui sert si bien notre Association a continué à le faire.

Bien que certains d'entre nous soyons des concurrents féroces sur les divers marchés, nous devons nous souvenir que si nous travaillons ensemble - comme entreprises individuelles et comme association nationale, nous pouvons contribuer à instaurer un climat qui permettra à l'ensemble des membres de l'ATAC de prospérer et de croître.

Je vous invite à prendre un peu de temps pour parcourir le Rapport annuel 2000 qui vous présentera un examen plus complet des travaux et réussites de l'ATAC depuis les douze derniers mois. Vous en retirerez sans doute un goût pour certains des défis les plus importants auxquels nous sommes toujours confrontés.

Pour terminer, j'aimerais exprimer ma reconnaissance à mes collègues du Conseil d'administration en ce qui a trait à leur engagement à l'égard de notre Association, ainsi qu'à tous les membres de l'ATAC pour le degré remarquable de coopération et de bonne volonté dont ils ont fait preuve cette année. J'aimerais, plus particulièrement, souligner les efforts de Guy Smith, Robert Reding et Stephen Smith, qui quittent le conseil cette année et des administrateurs dont les mandats sont échus.

Enfin, au nom de notre Conseil, je veux remercier notre président, ainsi que les cadres et le personnel de l'ATAC pour leur excellent travail et pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve durant une année chargée de défis.

Merci, que vos voyages se déroulent sous un ciel clair et soit marqué de bons atterrissages.



Jim Glass

# Message du président

J. CLIFFORD MACKAY

Président et chef de la direction

Association du transport aérien du Canada

Durant toute l'année 2000, l'ATAC a dû faire face à divers problèmes qui avaient des répercussions profondes sur l'industrie de l'aviation au Canada.

Certains de ces problèmes, comme la hausse rapide du coût du carburant d'aviation et l'escalade continue des frais d'aéroport, ont un impact sur la rentabilité de notre industrie. D'autres, comme la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International et les nombreux changements qui en découlent, ont modifié, de façon considérable, le paysage concurrentiel dans lequel nous fonctionnons.



L'industrie de l'aviation a connu des succès remarquables cette année, de la transition facile vers l'an 2000 à notre réussite à améliorer la loi de réorganisation de l'industrie et jusqu'à la propre réorganisation interne de l'ATAC.

## Réussite de la transition à l'an 2000

Comme nous le savons tous, nous avons beaucoup parlé de la transition vers l'an 2000 - A2K - est venu et reparti. Et, alors que certains croient maintenant qu'A2K était une fausse panique, nous, de l'industrie de l'aviation, savons que tel n'était pas le cas.

La planification, la préparation et le travail acharné que notre industrie a consacré à faire en sorte que l'A2K se déroule sans anicroche fut extraordinaire. Les investissements de temps, d'argent et de main d'œuvre appliqués à réparer les bogues A2K ont été considérables. Il en est résulté une note parfaite.

Le fait que la majorité des Canadiens aient maintenant oublié l'A2K est un témoignage éloquent de l'excellence de notre travail.

## Améliorations importantes au projet de loi C-26

Les efforts de l'Association visant à obtenir diverses modifications à la loi fédérale de réorganisation des lignes aériennes - aussi appelé projet de loi C-26 - représente une autre réussite importante.

Bien que d'accord avec les objectifs d'ensemble du projet de loi, quelques secteurs problèmes éventuels ont été définis. L'ATAC a demandé et obtenu des modifications importantes dans divers secteurs de la politique.

Par exemple, l'Association a soutenu avec succès que les règles imposées aux transporteurs aériens de maintenir du service sur les routes non concurrentielles pendant au moins quatre mois après la décision d'interrompre cette route découragerait les membres d'essayer de nouveaux marchés. La loi a été modifiée pour permettre une période de grâce d'un an.

Les règles concernant le fret aérien ont aussi été modifiées pour reconnaître la concurrence des autres moyens de transport.

L'ATAC a aussi convaincu le gouvernement que les règles utilisées pour évaluer la domination d'un transporteur dans un marché donné devaient être claires pour que le Bureau de la concurrence et l'Office des transports du Canada commencent à les mettre en application.

## Révision de nos règlements

Suite à la réorganisation de l'industrie survenue cette année, l'Association a décidé d'examiner la façon dont son Conseil d'administration pourrait refléter les nouvelles réalités de l'industrie. Cet examen s'est traduit par une série de modifications des règlements que nous soumettrons au vote à l'Assemblée générale annuelle de cette année.

On propose trois modifications précises des règlements :

Premièrement, la catégorie « transporteur national » sera modifiée pour « transporteur mondial » et conserverait ses deux sièges au conseil d'administration. Actuellement, Air Canada serait le seul membre dans cette catégorie.

Deuxièmement, la catégorie « Vols nolisés gros avions » deviendrait « Transporteurs sur gros avions » pour refléter le fait qu'un bon nombre des membres les plus importants de l'Association commencent à offrir de plus en plus de vols intérieurs réguliers et ont élargi leurs services pour desservir une plus grande partie du pays. En outre, certains de nos membres régionaux sont maintenant véritablement nationaux ou évoluent rapidement dans ce sens. Les membres de cette nouvelle catégorie seront WestJet, CanJet, First Air, Canada 3000, Royal Aviation, Skyservice et Air Transat. La représentation au conseil de cette catégorie serait portée de un à deux sièges.

Enfin, la taille maximale de votre Conseil d'administration sera portée de seize à dix-huit membres afin d'assurer une certaine souplesse pour tenir compte des changements futurs de l'industrie.

## Mise à jour du plan d'affaires

Durant la prochaine année, votre Association continuera à mettre en œuvre le plan d'affaires adopté par l'Association il y a deux ans, dans le but d'améliorer les conditions des affaires et des politiques gouvernementales pour nos membres.

Durant les douze prochains mois, nos priorités incluront des réductions de coûts, la compétitivité de l'industrie, de meilleures communications et des services élargis pour nos membres. Nos objectifs précis sont, entre autres :

*Une importance accrue des compressions et réductions de coûts*

L'ATAC fera pression sur le nouveau gouvernement pour qu'il adopte une nouvelle loi qui reflétera les préoccupations de l'industrie relativement aux Pratiques et Appels relatifs aux redevances d'aéroport. Nous continuerons aussi à œuvrer avec la Coalition canadienne des usagers d'aéroports pour obtenir des réductions des loyers des aéroports et améliorer l'avenir des petits aéroports.

*Une réduction du fardeau de la réglementation sur l'industrie*

L'Association continuera à œuvrer avec tous les ordres de gouvernement pour simplifier et réduire le fardeau de la réglementation sur l'industrie. Cela se fera de façon dynamique, en fonction des intérêts de l'industrie, par l'entremise du Comité consultatif de la réglementation de l'industrie canadienne du transport aérien, du processus d'harmonisation JAA / FAA, l'examen de l'ACT et par la mise en application du projet de loi C-26. La principale priorité pour cette année n'augmente pas le fardeau de la réglementation, mais évolue dans le sens de pratiques modernes d'auto-réglementation.

*Communications améliorées*

L'ATAC continuera à renseigner les Canadiens sur la fiche de sécurité supérieure de l'industrie canadienne de l'aviation. Un site web complètement refondu sera dévoilé aujourd'hui et le profil d'ensemble de l'Association sera élargi.

*Services aux membres améliorés*

L'ATAC continuera à offrir de nouveaux services, comme la Phase 2 du PDME et le suivi sur l'étude pilote de la demande de Développement des Ressources humaines Canada. Nous œuvrerons aussi avec Transports Canada pour améliorer la qualité des services gouvernementaux.

Durant la prochaine année, l'ATAC restera sur la ligne de front pour défendre les intérêts de l'industrie et relever les défis de l'avenir.

J'aimerais remercier notre président et le conseil d'administration de leur soutien et de leurs conseils d'experts depuis un an. J'aimerais aussi féliciter le personnel de l'ATAC pour les succès qu'ils ont obtenu au nom de l'industrie.

Enfin, j'aimerais souhaiter la bienvenue dans l'ATAC à Warren Everson, notre nouveau vice-président, Planification des politiques et stratégique et offrir les remerciements de nos membres à Geoffrey Elliott qui a quitté l'Association plus tôt cette année.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Clifford Mackay'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

J. Clifford Mackay

# ÉNONCÉ DE MISSION ET OBJECTIFS DE L'ATAC

## **Mission**

Appuyer les membres dans leur recherche visant à assurer une industrie canadienne du transport aérien sûre, chef de file mondial et concurrentielle.

## **Objectifs**

Assurer un transport aérien sûr et fiable de personnes et de marchandises dans l'intérêt de la société canadienne.

Tenir des consultations et collaborer avec tous les paliers de gouvernement et les autorités de réglementation afin d'assurer la croissance ou l'amélioration de l'aviation commerciale.

Promouvoir et défendre l'industrie du transport aérien commercial.

Favoriser un cadre de travail réglementaire qui reconnaît l'esprit d'entreprise et la créativité en offrant des services de transport aérien sûrs et concurrentiels.

Offrir d'excellents services rentables aux membres.

Promouvoir chez les membres des normes d'exploitation professionnelles et de bonnes pratiques commerciales.

Informier le public au sujet de l'industrie et de ses opinions d'une manière franche et factuelle.

Communiquer les sujets d'intérêt aux membres de façon claire et en temps utile.

# Survol de l'industrie - Section I

## IL Y A DU CHANGEMENT DANS L'AIR



*« La seule chose permanente est le changement »*

Au cours des dernières années, il a parfois semblé que cette maxime, souvent répétée a été écrite pour l'industrie canadienne de l'aviation. En fait, le « changement » a été un thème majeur de chaque Rapport annuel de l'Association du transport aérien du Canada depuis le début de la déréglementation en 1987.

Plusieurs fois, le changement a fait ressortir ce qu'il y a de mieux dans notre industrie, incitant les transporteurs de tous types à offrir un meilleur service aux Canadiens. Cette année, c'était le tour des transporteurs commerciaux canadiens de subir une transformation.

Un transporteur s'est retiré du marché, alors que d'autres y sont entrés. Plusieurs lignes aériennes de vols « nolisés » ont commencé à offrir des vols réguliers et, bien sûr, les deux plus importants transporteurs du pays, Air Canada et Canadien International se sont fusionnés pour créer la 11<sup>e</sup> ligne aérienne la plus importante au monde, pour le nombre de passagers transportés.

Une bonne partie de l'élan pour ce changement a été donné par les membres de l'ATAC qui, avec les années, ont incité le gouvernement fédéral à adopter des politiques importantes qui touchent tout, des aéroports à la sécurité dans les aéroports, de la navigation aérienne aux ciels ouverts. Cela découle aussi des efforts des transporteurs canadiens de relever les défis de la concurrence internationale accrue.

Au cours des prochains mois, ces changements continueront à se produire, pour réinventer et raviver l'industrie canadienne de l'aviation commerciale.

Cette année, il y a, véritablement, du changement dans l'air.

## La sécurité avant tout

Quels que soient les changements qui se produisent, l'engagement de notre industrie pour la sécurité sera toujours le même. La sécurité est, et sera toujours, la première priorité des membres de l'ATAC et notre industrie est fière de ce que nous avons accompli.

L'aviation au Canada et autour du monde, n'a jamais été plus sûre. C'est un fait dont nous sommes tous fiers. Aujourd'hui, les pertes dues à l'aviation au Canada sont moins du tiers de ce qu'elles étaient il y a vingt ans.

La communauté de l'aviation commerciale au Canada reste entièrement engagée à améliorer davantage ce record à l'avenir.



## Affronter l'A2K

L'expérience de se préparer et de faire face au bogue de l'A2K constitue un excellent exemple de la façon dont l'industrie aérienne du Canada peut travailler de concert pour protéger la sécurité du réseau aérien.

En rétrospective, la douceur de la transition à l'an 2000 nous fait oublier combien de planification et de préparation ont dû intervenir pour faire en sorte que tout se produise sans incident.

Ensemble, les transporteurs aériens canadiens ont dépensé plus de 110 millions de dollars pour mettre à niveau ou remplacer les systèmes informatiques vulnérables au bogue de l'A2K. Les membres de l'ATAC ont aussi travaillé de près avec les fournisseurs des lignes aériennes, les aéroports, les avionneries, les agences gouvernementales, les exploitants de SNA et les autres transporteurs aériens pour garantir la sécurité globale du réseau de transport aérien.

De façon tout aussi importante, l'industrie de l'aviation a consenti des efforts extraordinaires pour rassurer les voyageurs aériens que le système d'aviation restait sûr. Pour souligner ce fait, la stratégie 2000 de l'ATAC a reçu le prix de l'Enclume d'or comme meilleur programme institutionnel A2K de l'année, des mains de la Public Relations Institute of America.

## L'horizon changeant de l'aviation canadienne

L'année 1999-2000 a marqué d'importants changements structurels dans l'industrie aérienne au Canada. Évidemment, l'événement principal a été la fusion d'Air Canada et de Canadien International et les modifications subséquentes des routes et des services. Cette mesure s'est ajoutée à la faillite d'InterCanadien, un transporteur régional important.

La réaction à ces événements a été complexe et profonde. Le gouvernement fédéral a présenté le projet de loi C-26, qui a été conçu pour protéger les consommateurs contre toute pratique anticoncurrentielle de la part d'Air Canada agrandie. Le gouvernement a aussi modifié sa politique à l'égard des compagnies de transport aérien à la demande et s'est montré désireux de commencer à traiter certains problèmes d'aéroports qui ont troublé l'industrie.

Plusieurs membres de l'ATAC ont déménagé pour tirer avantage des occasions offertes par la fusion Air Canada / Lignes aériennes Canadien. WestJet Airlines a élargi des vols réguliers et ses routes vers le Canada Atlantique. Skyservice Airlines a fait équipe avec la compagnie de vêtements Roots pour lancer une nouvelle ligne aérienne de classe supérieure. Canada 3000 a, dernièrement, commencé à s'échanger publiquement et ajoute des vols réguliers. Royal Airlines élargit aussi ses services et un nouveau membre, CanJet, a récemment commencé à offrir des services aériens à prix réduit à partir de sa base à Halifax. Plus tard cette année, Air Canada lancera un nouveau service de vols à prix réduits basé dans l'Ouest du pays.

## À l'appui de la concurrence intérieure

Le nouveau monde de l'aviation canadienne offre, à la fois, des obstacles et des occasions de plus grande concurrence sur les marchés aériens intérieurs. L'ATAC et ses membres croient que les gouvernements doivent consentir un effort clair et délibéré pour adapter leurs politiques à l'appui de la concurrence.



Seule une concurrence efficace incitera les transporteurs à essayer de nouveaux marchés, à expérimenter de nouveaux services ou à se battre pour une part de marché. Quand il faut persuader les transporteurs d'améliorer et d'élargir les services aériens, le meilleur ami du consommateur n'est pas l'autorité de réglementation gouvernementale, c'est le concurrent voisin.

Pour appuyer la concurrence, les gouvernements doivent instaurer suffisamment de souplesse dans les règlements pour permettre l'arrivée de nouveaux transporteurs. Les gouvernements doivent aussi aider l'industrie à maintenir ses frais d'exploitation au minimum.

Les hausses de coûts limitent la concurrence en éliminant les nouveaux arrivants et en rendant trop cher le fait de desservir les marchés marginaux ou de créneau. Le contrôle des coûts est, lui aussi, essentiel pour garantir la croissance des plus petits transporteurs, puisqu'un dollar économisé par le petit transporteur a un effet beaucoup plus important sur la santé de l'entreprise qu'un dollar économisé par un transporteur majeur.

## Améliorer le projet de loi C-26

Le travail de l'ATAC pour obtenir des modifications importantes au projet de loi C-26, la loi sur la réorganisation des lignes aériennes, constitue un bon exemple de la façon dont l'Association peut contribuer à améliorer le climat de concurrence intérieure. Bien que l'ensemble de l'industrie appuie généralement l'esprit de la loi, l'ATAC a défini plusieurs secteurs qui auraient pu créer des problèmes inutiles à nos membres. Elle a donc élaboré un plan complet pour exercer des pressions sur le gouvernement. Cela s'est traduit par diverses modifications importantes dans la loi.

La rédaction originale de la loi aurait, par exemple, contraint les transporteurs à continuer à offrir des services sur des routes sans concurrence pendant au moins quatre mois après que le transporteur ait décidé de cesser le service ou de le réduire de façon importante. L'ATAC a soutenu, avec succès, que cela aurait dissuadé les sociétés d'essayer de nouveaux marchés, particulièrement dans les collectivités plus petites. Par conséquent, la loi a été modifiée pour permettre aux entreprises un délai de grâce d'un an pour essayer la viabilité d'un marché avant que les clauses de préavis ne s'appliquent.

L'ATAC a aussi réussi à obtenir des modifications majeures dans les clauses relatives au fret aérien. La loi proposait, à l'origine, qu'un transporteur de fret aérien qui offrait le seul service de fret aérien entre deux villes, soit assujéti aux mêmes règles de retrait que les services passagers dans les mêmes circonstances. L'ATAC a argué, avec succès, que le fret aérien, de fait, était en concurrence avec d'autres modes et a convaincu le gouvernement de modifier les clauses de la loi pour faire en sorte qu'elles ne s'appliquent au fret que s'il n'y a pas d'autre mode de transport. Nous croyons que cela exemptera pratiquement tout le service dans le sud du Canada.

Enfin, l'ATAC a soutenu l'argument que les règles utilisées pour évaluer la domination d'un transporteur dans un marché donné devraient être très claires avant que les agents publics ne puissent les interpréter. L'ATAC est satisfaite que le Bureau de la concurrence et l'Office des transports du Canada diffuseront les lignes directrices qu'ils proposent dans l'industrie, avant de commencer à appliquer la nouvelle loi.



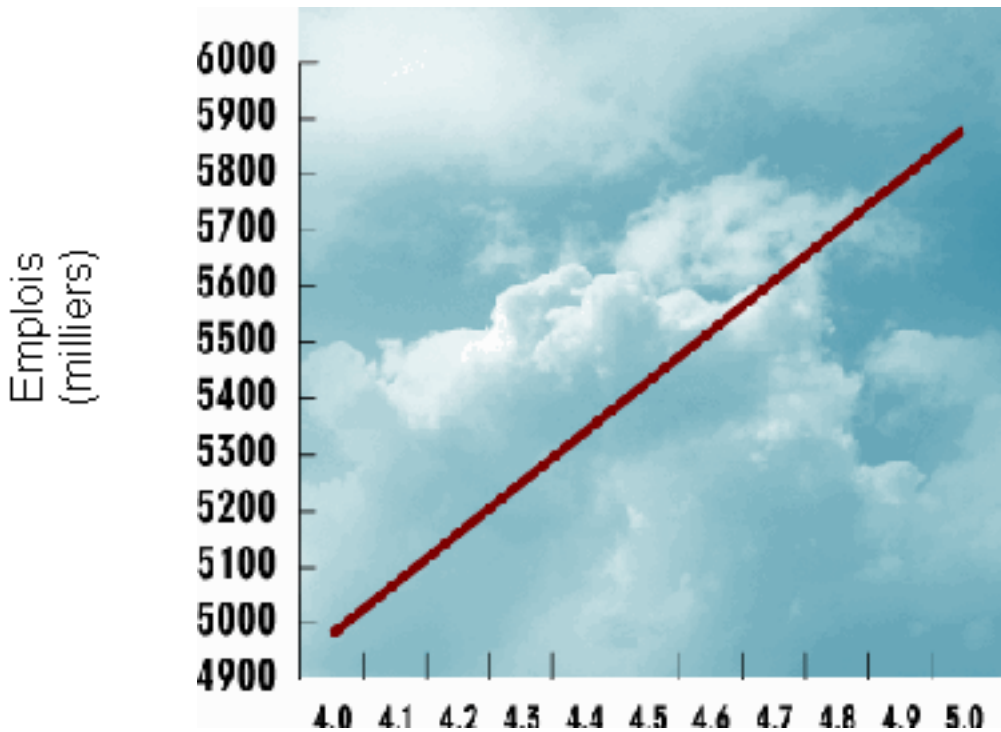
## Coûts élevés de la réduction de la concurrence intérieure

Tel que mentionné, la capacité des transporteurs régionaux et plus petits d'offrir une concurrence efficace sur les marchés intérieurs est considérablement affaiblie par l'escalade des coûts. Pour les transporteurs plus petits, chaque dollar ajouté au prix d'un billet éloigne littéralement des passagers de leurs appareils.

Les pressions dues aux coûts proviennent de diverses sources, y compris les frais de services gouvernementaux, les taxes sur le carburant, les frais de SNA et la TPS. Mais, l'obstacle de coût le plus important pour les lignes aériennes intérieures est celui des frais d'aéroport.

Il est absolument essentiel de contrôler les coûts de l'industrie pour inciter la concurrence intérieure. Par contre, si on n'agit pas, la circulation aérienne, en dernier recours, évitera les aéroports canadiens, ce qui nuira considérablement à l'économie canadienne.

### RÉPERCUSSIONS SUR L'EMPLOI DU DÉTOURNEMENT DE LA CIRCULATION



Source: Sypher; Mueller International; University of Manitoba Centre for Transportation Studies.

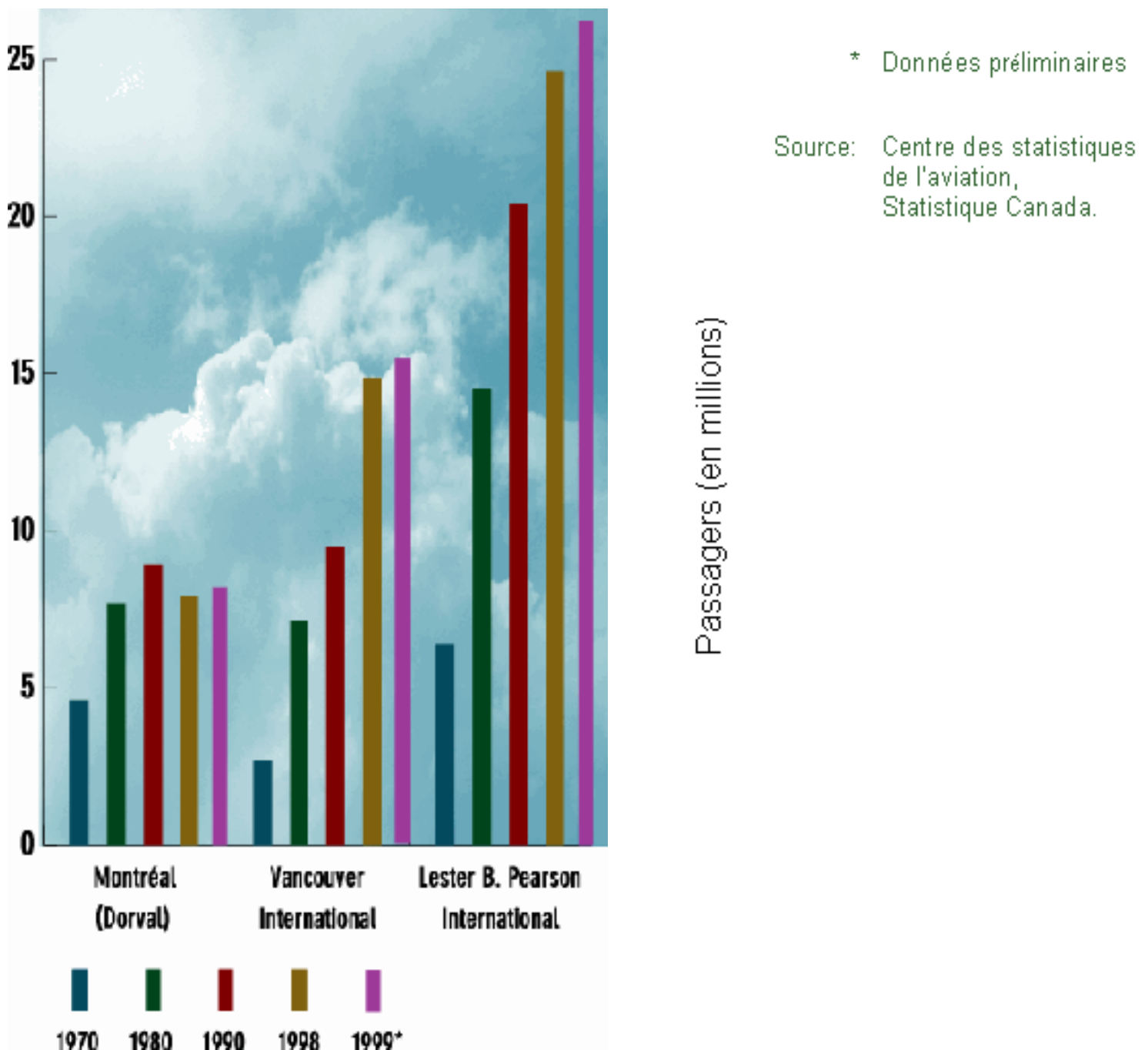
## Frais d'aéroports

L'escalade des frais d'aéroport continue à avoir des conséquences financières graves pour les transporteurs aériens et s'est traduite par des coûts de billets élevés pour les voyageurs.

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique nationale des aéroports, le coût annuel d'exploitation des aéroports au Canada a augmenté de plus de 800 millions de dollars, y compris le coût d'investissement des nouvelles immobilisations. Cette somme comprend presque 210 millions de dollars perçus dans les aéroports par le gouvernement fédéral en frais de location chaque année.

Ces escalades rapides de coûts ont de sérieuses conséquences financières pour les transporteurs aériens et se sont traduites par des coûts plus élevés pour les voyageurs. Les transporteurs court-courrier et régionaux ont été particulièrement touchés puisqu'ils sont moins en mesure d'absorber des hausses de coûts que les autres segments de l'industrie.

### CROISSANCE DU NOMBRE DE PASSAGERS AUX TROIS PLUS GRANDS AÉROPORTS DU CANADA



## Lourdes taxes sur le carburant

En même temps, les lourdes taxes canadiennes sur le carburant d'aviation causent aussi une hausse des prix des billets, réduisant tant la capacité des petits transporteurs de faire de la concurrence dans les plus petits marchés que la capacité de tous les transporteurs canadiens de faire concurrence à l'échelle internationale.

L'an dernier, les gouvernements fédéral et provinciaux ont perçu des taxes sur le carburant d'aviation que l'on estime supérieures à 200 millions de dollars, auprès des transporteurs canadiens. Ces taxes élevées sont une cause directe de prix plus hauts des billets et posent de graves problèmes de concurrence à l'industrie.

Le carburant est l'un des plus importants éléments des coûts de production des lignes aériennes et les transporteurs aériens paient une des taxes sur le carburant d'aviation les plus élevées au monde. En fait, au seul niveau fédéral, la taxe d'accises sur le carburant d'aviation est plus de 250 fois supérieure aux taxes que doivent verser les transporteurs américains.

Les taxes provinciales empirent cette situation, bien que certaines provinces aient récemment pris des mesures pour réduire leurs taxes sur les carburants d'aviation.

Quand on combine les taxes fédérale et provinciales, elles peuvent atteindre 30 % du coût total du carburant d'aviation. Et, puisque le carburant d'aviation représente 15 % des frais d'exploitation d'un transporteur, l'effet de ces taxes cachées est important.

Une fois de plus, les taxes sur le carburant représentent une menace directe à la capacité des transporteurs locaux et régionaux de se livrer à la concurrence à l'échelle nationale. Les transporteurs plus gros ont la capacité d'organiser leurs horaires pour profiter des prix de carburant plus raisonnables dans les endroits moins taxés, mais pas les petits transporteurs. Une réduction de la taxe d'accises fédérale sur le carburant d'aviation améliorerait considérablement la compétitivité des petits transporteurs au Canada.



## Compétitivité internationale

Tout ce qui ajoute au coût de transiger au Canada nuit considérablement à la capacité des lignes aériennes canadiennes de se livrer à la concurrence sur les marchés internationaux. Cela peut avoir des répercussions économiques importantes.

Plus de la moitié des recettes des principaux transporteurs aériens canadiens intérieurs et à demande, et cela signifie environ 5 milliards de dollars chaque année, provient de la circulation aérienne internationale et transfrontalière. Chaque fois qu'un voyageur étranger choisit de voler sur un transporteur canadien, l'argent dépensé à l'achat du billet représente des dollars à l'exportation pour l'économie canadienne. Chaque fois qu'un Canadien choisit de voyager à l'étranger à bord d'un avion canadien plutôt qu'étranger, les dollars dépensés restent au pays, plutôt que d'aller enrichir l'économie d'un autre pays.

La capacité du Canada de faire une concurrence internationale est limitée par les nombreux facteurs de coûts qui touchent la concurrence intérieure. Les frais d'aéroport rendent moins cher de nourrir les passagers par les aéroports américains. Les coûts élevés de carburant signifient que l'avion coûterait moins cher à exploiter ailleurs et la TPS sur les pièces d'avion rendent plus onéreux, pour les transporteurs canadiens, le fait de tenir leur inventaire que ce l'est pour leur concurrent ailleurs.

Les gouvernements doivent commencer à penser à l'aviation comme une industrie d'exportation qui joue un rôle important dans le commerce extérieur canadien. Trouver des façons de réduire et de contrôler les coûts de l'industrie aérienne apportera davantage de dollars d'exportation, permettra de conserver plus d'argent au pays et favorisera la croissance économique et les possibilités d'emploi pour les Canadiens.



## Contenir et réduire les coûts de l'industrie

Maintenir et améliorer la compétitivité intérieure et internationale de l'industrie de l'aviation commerciale canadienne est une priorité qui devrait préoccuper tout le monde.

L'ATAC est très préoccupée au sujet des conséquences éventuellement graves de l'escalade des coûts. Pour cette raison, l'Association a, une fois de plus, fait des « limites et réductions de coûts » sa première priorité dans son plan d'activités de 2000-2001.

Certains des principaux objectifs de limite des coûts sont :

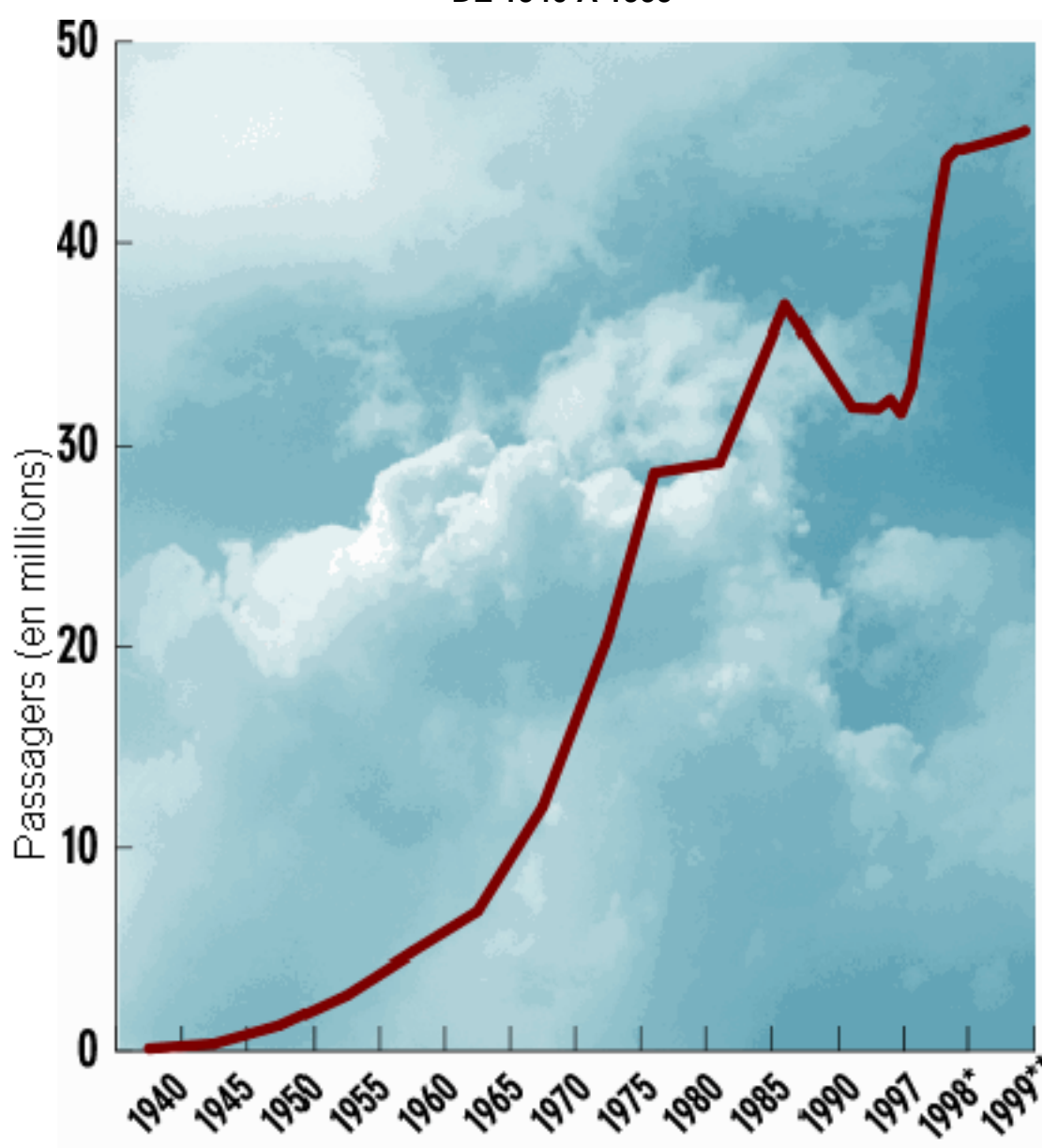
- Promouvoir et élargir l'entente modèle sur les frais d'amélioration des aéroports (FAA) dans le but d'en faire la norme canadienne.
- S'efforcer de faire adopter une loi qui mettra en place la position de l'ATAC sur les pratiques d'imposition des frais d'aéroports et les mécanismes d'appels.
- Encourager un examen fédéral complet du cadre de politiques pour les loyers des aéroports et la rentabilité des petits aéroports dans le but de limiter les loyers des grands aéroports et d'augmenter l'aide fédérale aux projets d'investissement dans les aéroports plus petits.
- Contrôler la prestation des services de Transports Canada en ce qui concerne leur rentabilité.
- Faire en sorte que les modifications des CARS satisfassent au mandat de sécurité de Transports Canada sans imposer de pressions financières indues à nos membres.
- Mettre en œuvre une approche de frais d'aéroports régionaux pour les aéroports plus petits.
- Continuer à faire en sorte que les frais soient au minimum et les services améliorés chez NAV CANADA.
- Appuyer les mesures prises par les membres pour s'opposer aux nouveaux frais de survol de la FAA.
- Faire en sorte que les nouvelles initiatives environnementales du gouvernement n'imposent pas de fardeau financier additionnel à l'industrie.
- Poursuivre les initiatives fiscales qui visent à modifier les règles de TPS / TVH et à réduire les taxes sur le carburant d'aviation.

## UN INSTANTANÉ DE L'AVIATION CANADIENNE

L'aviation a toujours occupé une place de choix dans la société canadienne. Plus que tous les autres, les Canadiens comptent sur le transport aérien pour maintenir les liens familiaux, faire des affaires et conserver notre sentiment national. Les Canadiens, par habitant, voyagent en avion plus souvent et plus longtemps que tout autre peuple sur terre.

En tout, l'industrie du transport aérien a connu une croissance modérée en 1999-2000, malgré les changements qu'elle a subis.

**AUGMENTATION DES PASSAGERS AÉRIENS AU CANADA, DE 1940 À 1999**



\* Données révisées

\*\* Données préliminaires

Source: Information 1940-1990 : *L'aviation in Canada*, Statistique Canada, No. de catalogue 51-501, Information 1991-1999 : Centre de statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

### Le mode de préférence

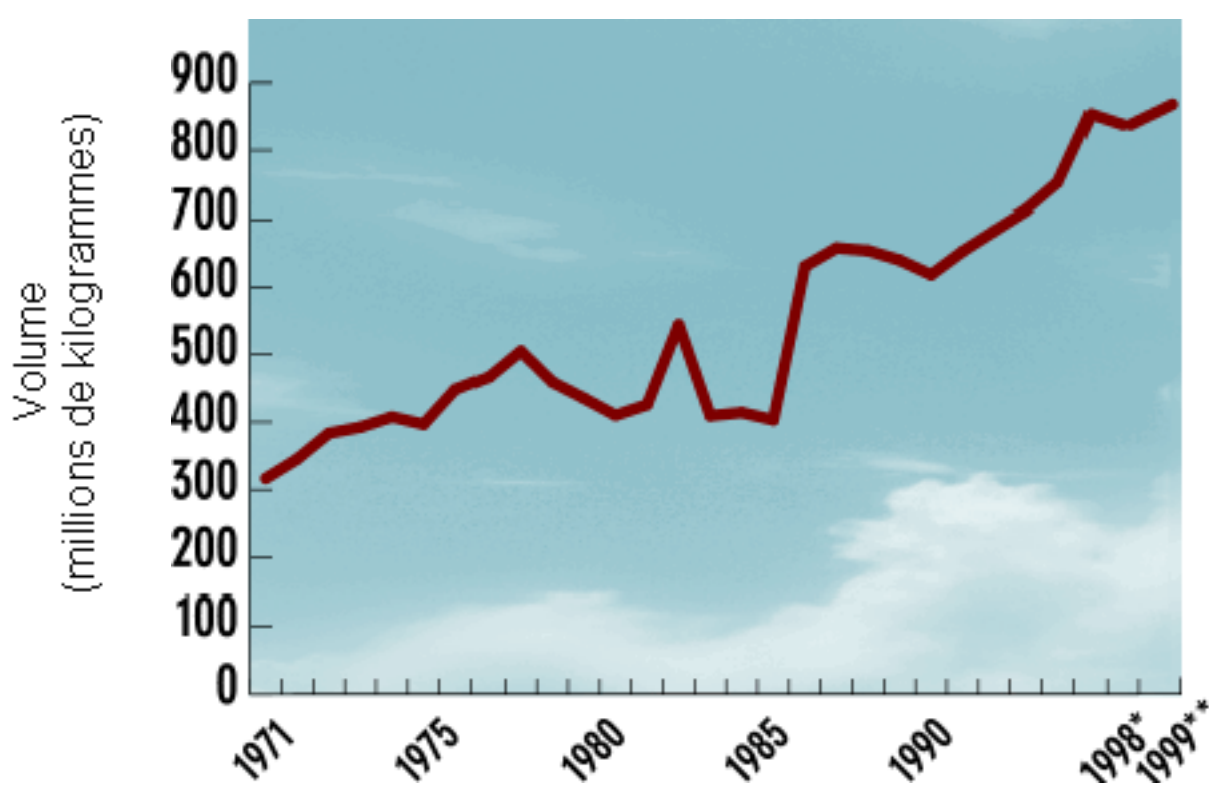
En 2000, un nombre record de Canadiens ont choisi de voyager en avion. En tout, plus de 46 millions de personnes ont pris l'avion au Canada en 1999-2000, une hausse d'environ un million de passagers par rapport à l'année précédente.

Sur le plan national, la circulation aérienne a augmenté d'environ 1,5 pour cent - une croissance modeste par rapport à l'an dernier. Des facteurs comme l'A2K et la réorganisation récente de l'industrie, se sont unis pour que le rendement de la circulation aérienne soit encore plus incertain qu'à l'habitude, l'an dernier. Néanmoins, cette année représente la sixième année consécutive de croissance enregistrée par l'industrie de l'aviation commerciale au Canada.

En ce qui concerne les entreprises plus petites, 1999-2000 a apporté un rendement mixte. Bien que plusieurs membres aient connu une augmentation importante des recettes, ces gains ont été compensés par les prix du carburant plus élevés, les frais d'aéroport en hausse et les honoraires de service accrus.

Pour le fret, les marchés se sont renforcés par rapport à l'année précédente, par une augmentation globale des volumes de fret aérien d'environ 5 pour cent. En ce qui concerne les plus petites entreprises, les urgences et les opérations spéciales ont continué à croître et les inscriptions dans les écoles de pilotage ont augmenté.

**VOLUMES DE FRET AÉRIEN 1971-1999**



\* Données révisées

\*\* Données préliminaires

Source: Information 1940-1990 : *L'aviation in Canada*, Statistique Canada, No. de catalogue 51-501, Information 1991-1999 : Centre de statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

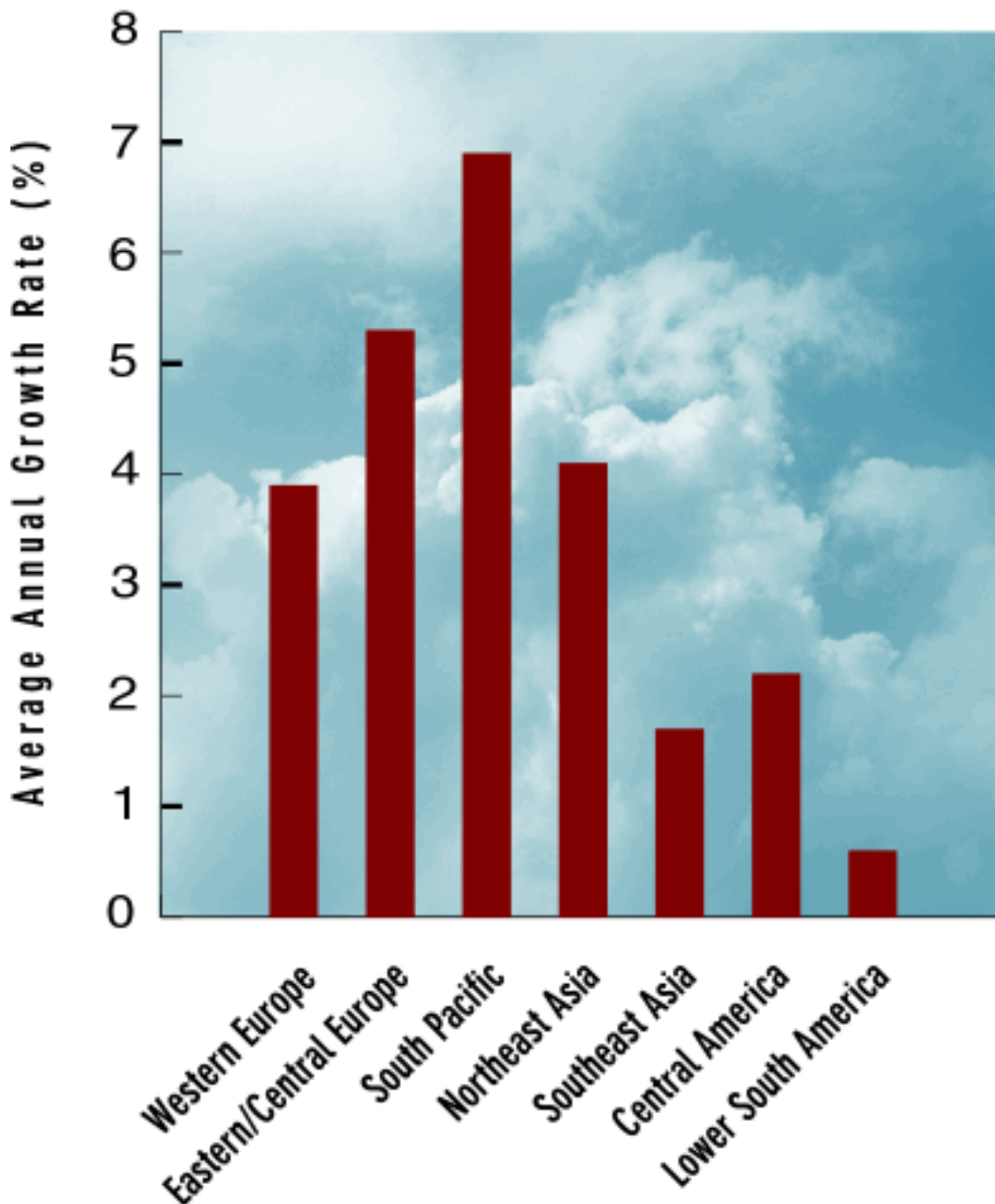
## Forte croissance internationale continue

Autour du monde, la croissance de la circulation aérienne continue à être forte. En 1999, les transporteurs aériens du monde ont transporté 1,6 milliard de personnes, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), soit une augmentation de 200 millions de passagers par rapport à l'année précédente.

Les transporteurs aériens réglementés par l'OACI ont transporté 28,2 millions de tonnes de fret en 1999, soit 7 pour cent de plus qu'en 1998.

L'Association du transport aérien international (IATA) prévoit que la circulation aérienne continuera à augmenter à un taux de 5 pour cent cette année. Les régions les plus rentables pour les transporteurs aériens du monde restent l'Amérique du Nord et l'Europe. L'Asie affiche une hausse suite à l'amélioration des économies régionales.

### PRÉVISIONS DE CIRCULATION CANADA - INTERNATIONAL 1999-2003



## Circulation transfrontalière

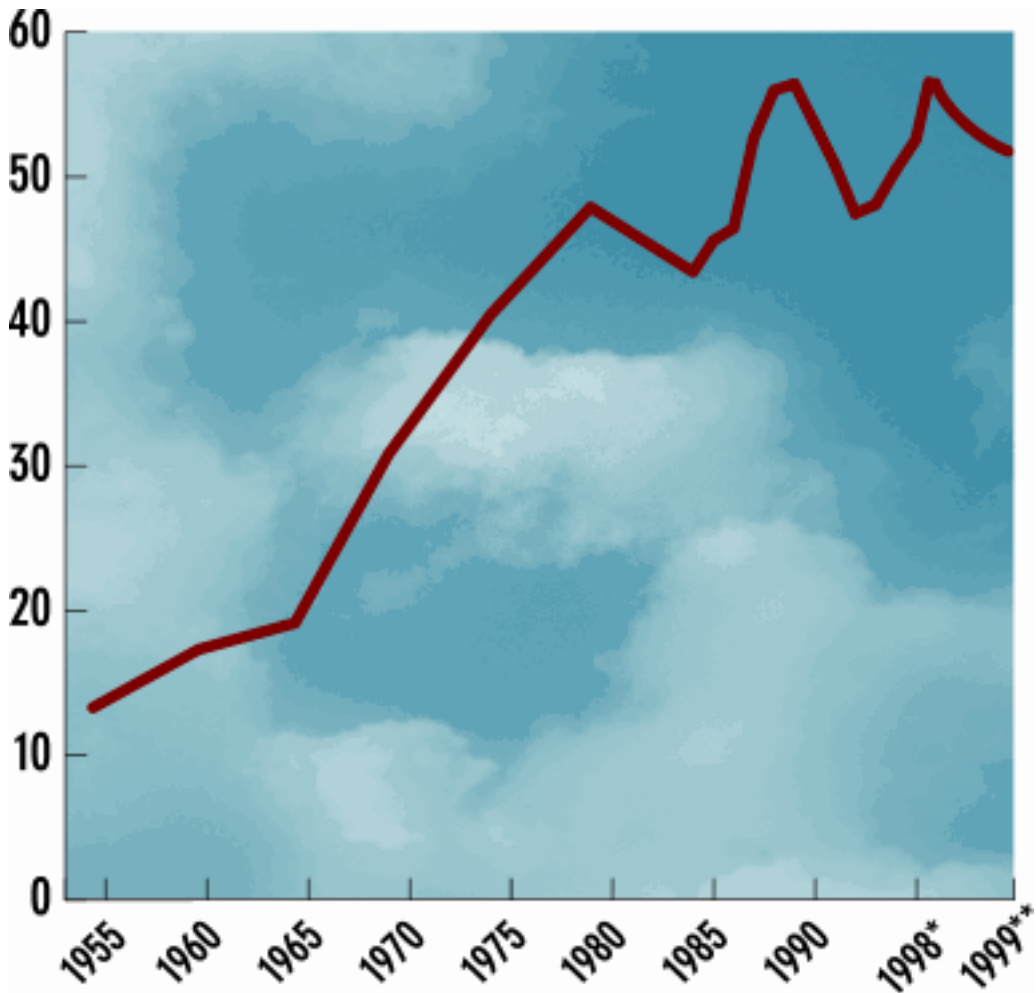
Les voyages transfrontaliers ont maintenu la croissance robuste qu'ils avaient connue chaque année depuis la signature de l'entente canado-américaine sur l'ouverture du transport aérien en 1995. Les voyages en avion du Canada aux États-Unis ont établi un autre record en 1999.

Les voyages aux États-Unis ont représenté environ 12,8 pour cent de tous les mouvements d'avions commerciaux en 1999. Un total de 9 596 000 passagers ont traversé la frontière en avion, soit une augmentation de 2 pour cent - juste un peu plus de 192 000 personnes - par rapport à l'année précédente.

## Une contribution économique importante

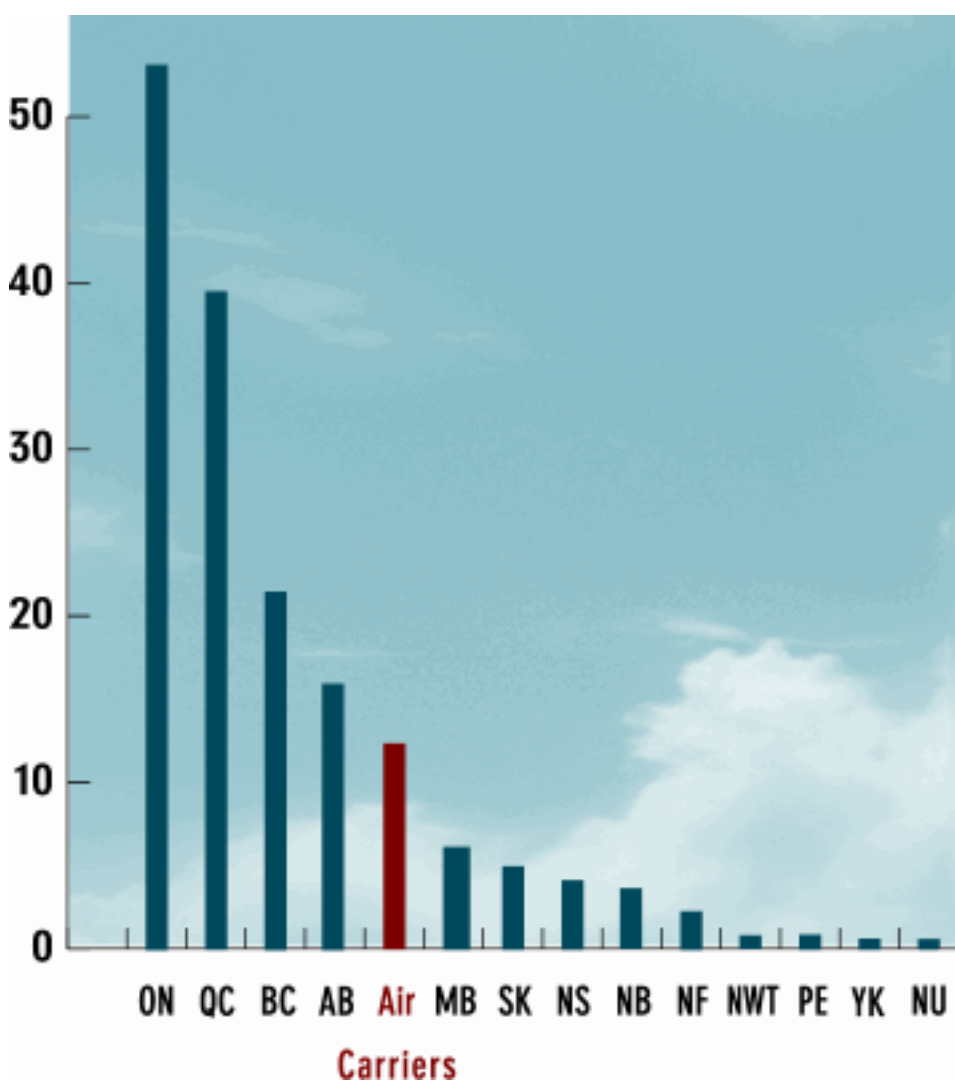
Des études sur les contributions de l'industrie de l'aviation à l'économie canadienne démontrent régulièrement que l'industrie produit plusieurs milliards de dollars en activité économique et crée des centaines de milliers d'emplois.

EMPLOIS PAR LES TRANSPORTEURS CANADIENS 1960-2000



Dans la seule région de Toronto, l'industrie aérienne produit plus de 10 milliards de dollars de ventes et produit plus de 100 000 emplois qui payent plus de 3 milliards par année en salaires. Cela représente plus de 4 pour cent de tous les emplois dans la Région du Grand Toronto. L'histoire se répète à Halifax, Montréal, Calgary, Vancouver et dans de nombreuses autres villes canadiennes. L'aviation assure la prospérité du Canada.

DÉPENSES ANNUELLES DES COMPAGNIES AÉRIENNES PAR RAPPORT AUX DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX



# Survol de l'industrie - Section II

## ATAC : Répondre aux besoins des membres

L'Association du transport aérien du Canada (ATAC) est l'organisme offrant un service national à l'industrie du transport aérien commercial du Canada depuis 1934.

L'ATAC représente aujourd'hui environ 300 transporteurs et fournisseurs commerciaux situés dans toutes les provinces et tous les territoires. Les membres de l'ATAC fournissent plus 95 pour cent des revenus du transport aérien commercial au Canada. Les politiques de l'Association sont déterminées par les membres représentés par le président et les administrateurs élus du conseil d'administration.

Quatre avantages fondamentaux étayent l'appui de l'industrie pour une Association forte et efficace :

- Une voix efficace et commune dans les questions d'ordre réglementaire et législatif.
- Un porte-parole sur les questions clés de l'industrie.
- Un point de convergence assurant le leadership de l'industrie et la coordination des questions d'exploitation.
- Un pourvoyeur rentable de certains besoins communs.



### Une voix efficace de l'industrie

L'ATAC appuie ses membres par la promotion de la sécurité aérienne, de la productivité des systèmes et de la rentabilité; elle préconise des positions à l'échelle de l'industrie; elle dirige des programmes et des recherches concernant toute l'industrie et travaille en vue de s'assurer que le public comprend les questions qui se rapportent à l'industrie.

L'ATAC identifie le plus tôt possible les nouvelles initiatives réglementaires, législatives ou opérationnelles.

- Chaque mesure législative ou réglementaire proposée et touchant au transport aérien arrive sous forme d'ébauche aux bureaux de l'ATAC pour y être commentée. Un avertissement préalable offre à l'industrie le temps nécessaire pour formuler des positions, obtenir un consensus et prendre les mesures nécessaires.
- L'ATAC offre aux membres un « forum neutre » pour échanger des renseignements techniques non-concurrentiels, discuter des prochaines mesures législatives, réglementaires et opérationnelles, discuter et résoudre des questions portant à controverse et établir des positions de l'industrie.

L'ATAC sert de voix efficace et digne de foi pour l'industrie afin d'aider à faire comprendre au public ses positions sur des questions nationales ou régionales. L'opinion publique peut être importante en ce qui a trait à certaines questions qui sont étudiées par le Parlement ou d'autres organismes gouvernementaux.

### Normes :

L'ATAC travaille avec les membres en vue d'établir des normes relatives à des activités comme les transactions entre les transporteurs aériens, le traitement des bagages et des passagers et l'établissement des billets. L'ATAC coordonne les normes intérieures, établies par les membres, avec celles de l'IATA. L'ATAC collabore activement avec l'IATA, l'ATA et la HAI en vue de promouvoir des normes globales pour faciliter l'échange de matériel et de services.

### Programmes communs :

L'ATAC travaille avec les membres à des programmes qui traitent d'un besoin commun et qui sont non-concurrentiels. Voici quelques exemples de programmes courants de l'ATAC : le Programme d'agence de vente de billets de passagers, le Plan de règlement bancaire, le Programme de financement de formation au vol et le Programme d'assurance groupe de responsabilité et de coque d'aéronef, dans le cas des membres qui s'occupent de formation au pilotage et de nolisement.

## Comités de l'ATAC : Décisions pour les membres, par les membres

Des communications efficaces et fréquentes avec les membres sont fondamentales pour que l'Association puisse remplir son rôle d'yeux et d'oreilles de l'industrie. L'ATAC convoque des réunions régulières des comités de l'industrie pour discuter de questions avec l'administration fédérale ou pour formuler des positions de l'ATAC sur des points qui concernent les intérêts des comités.

Les membres des comités sont consultés de façon permanente au sujet des questions traitées par l'ATAC au nom de ses membres.

Les comités suivants de l'ATAC travaillent activement à répondre aux objectifs de l'industrie en général.

### Comités et sous-comités de l'ATAC et leurs présidents [agent responsable de l'ATAC]

#### Transport accessible

Judith Apa, Lignes aériennes Canada  
3000 Limitée  
[Warren Everson]

#### Comité consultatif - aéromédical

Claude Thibeault, Air Canada  
[Fred Jones]

#### Liaison avec les membres affiliés

Glenn Priestley, ATAC  
[Glenn Priestley]

#### Manutention du carburant aviation

Terry DeLong, PLH Aviation Services Inc.  
[Glenn Priestley]

#### Aéroports

Dave Robinson, Air Canada  
[Michael Skrobica]

#### Sécurité côté piste

Glenn Priestley, ATAC  
[Glenn Priestley]

#### Fret

John MacKenzie, All Canada Express  
[Warren Everson]

#### Matières dangereuses

Denis Lebel, Air Canada  
[Glenn Priestley]

#### Comité directeur de

Ron Elvidge, Air Canada  
[Les Aalders]

#### Comité directeur de l'Ingénierie et de la Maintenance

Ron Elvidge, Air Canada  
[Les Aalders]

#### \* Ingénierie

Les Aalders, ATAC  
[Les Aalders]

#### \* Maintenance et assurance de la qualité

Les Aalders, ATAC  
[Les Aalders]

#### Environnement

Don McLeay, Air Canada  
[Les Aalders]

#### Facilitation

Warren Everson, ATAC  
[Warren Everson]

#### Affrètement, voilure fixe

Jim Glass, Transwest Air  
[Glenn Priestley]

#### Opérations aériennes

David Lyon, Air Canada  
[Fred Jones]

#### \* Opérations en cabine

Claude Charland, Air Canada  
[Fred Jones]

#### Formation au vol

Dennis Cooper, Skywings Aviation  
Academy Ltd.  
[Glenn Priestley]



#### Sécurité au sol

David Byers, Lignes aériennes  
Canadien régional  
[Glenn Priestley]

#### Hélicoptères

Nomination en cours  
[Fred Jones]

#### \* Comité exécutif \_ Hélicoptères

Nomination en cours  
[Fred Jones]

#### Législation du travail

Pat Heinke, Air Canada  
[Warren Everson]

#### \* Équité en matière d'emploi

Nomination en cours  
[Warren Everson]

#### \* Santé et sécurité au travail

Nomination en cours  
[Warren Everson]

#### Contentieux

George Petsikas, Air Transat  
[Warren Everson]

#### Groupe de fournisseurs de services locaux

Dennis Cooper, Skywings Aviation  
Academy Ltd.  
[Glenn Priestley]

#### Comité consultatif de la sécurité

Walter Wolfe, Lignes aériennes  
Canada 3000 Limitée  
[Fred Jones]

#### Sécurité

Carol Clark, First Air  
[Michael Skrobica]

#### Fiscalité

Leslie O'Leary, Lignes aériennes  
Canadien International  
[Warren Everson]

#### Conférence de trafic

Nomination en cours  
[Warren Everson]

#### Redevances d'usagers

Cheryl Rau, Lignes aériennes  
Canadien International Limitée  
[Michael Skrobica]

#### \* Sous-comités



### Sécurité

L'Association du transport aérien du Canada, en collaboration avec Transports Canada, le Conseil des aéroports du Canada et la Corporation de sécurité de transport aérien, participe à une étude qui mènera à l'installation d'un équipement de sécurité plus performant aux aéroports canadiens. Cette initiative se conforme aux recommandations de l'OACI sur l'inspection des passagers, des bagages à main et des bagages enregistrés.

L'étude comporte les éléments suivants :

- une visite aux aéroports canadiens
- une évaluation des processus d'inspection assistés par ordinateur
- processus de collecte des données nationales et de contrôle de la qualité
- bancs d'essai d'équipement
- normes de formation
- mise au point de politiques et de règlements

L'ATAC a participé aux consultations qui ont mené à la révision de la Réglementation canadienne sur la sécurité de l'aviation.

L'ATAC a effectué une étude sur la performance de l'inspection des passagers aux petits aéroports du Canada d'après des normes réduites de dotation et ce, en consultation avec Transports Canada. Les résultats de cette étude ont été utilisés pour aider Transports Canada à établir des normes nationales visant les normes de dotation aux petits aéroports du Canada.

L'ATAC, conjointement avec Transports Canada, a terminé une étude sur l'utilité de la formation basée sur ordinateur pour les agents d'inspection des passagers aux aéroports canadiens. Les résultats de l'étude suggèrent que cette méthode de formation serait avantageuse pour les programmes de formation des agents d'inspection. L'ATAC consulte présentement Transports Canada sur sa mise en place.

### Aéroports

Le Comité des aéroports de l'ATAC et le Comité des transporteurs aériens du Conseil canadien des aéroports se sont rencontrés pour la première fois afin de discuter des questions d'intérêt commun. On espère que cette rencontre et d'autres semblables prévues dans l'avenir mèneront à un meilleur dialogue entre les transporteurs aériens et les professionnels des aéroports. Trois nouveaux aéroports, soit London, Timmins et Lethbridge, ont été d'accord pour participer au Protocole d'accord sur les redevances d'amélioration des aéroports en 1999-2000.



Ce protocole, en vertu duquel les transporteurs perçoivent les redevances d'amélioration des aéroports au nom des administrations aéroportuaires, a mené à de meilleures consultations sur les programmes d'immobilisation des aéroports. On s'attend que d'autres aéroports participent au protocole l'an prochain.

L'ATAC a aussi participé à la Revue des baux des administrations aéroportuaires locales de Transports Canada. Ce processus qui a débuté en 1998 en arrive maintenant à sa conclusion et une nouvelle réglementation est prévue vers la fin de l'an 2000 afin d'introduire un nouveau système de gestion et d'auto-réglementation pour guider les administrations aéroportuaires dans leurs transactions avec les transporteurs aériens et les collectivités.

L'ATAC a aidé à mettre sur pied la « Coalition des usagers intéressés des aéroports ». Cette large coalition comprend de nombreuses associations ayant des intérêts divers et a pour objet d'influencer la politique gouvernementale sur les points suivants :

- Loyers perçus par le gouvernement pour les aéroports
- Rentabilité des petits aéroports

### Redevances d'usagers

Le 1<sup>er</sup> juin 2000, la Federal Aviation Administration des États-Unis a annoncé la mise en place de redevances de survol pour les aéronefs qui survolent l'espace contrôlé des États-Unis sans y atterrir. Le règlement, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2001, est contesté par l'ATAC au nom de ses membres et d'une coalition d'autres transporteurs aériens intéressés. En 1997, l'ATAC s'est opposée avec succès à un règlement semblable que la FAA avait tenté d'imposer. L'ATAC note avec une certaine satisfaction que la somme totale que la FAA tente maintenant de récupérer ne constitue que la moitié de la somme proposée en 1997 avant que l'ATAC ne la conteste.

L'ATAC a participé à la délégation canadienne lors de la conférence ANS de l'Organisation de l'aviation civile internationale en 2000. Cette conférence était la mise à jour décennale des « Énoncés du Conseil aux États contractants sur les redevances portant sur les services aux aéroports et de navigation aérienne », la norme selon laquelle les redevances internationales d'usagers sont établies.

L'ATAC a participé à la quatrième consultation annuelle sur les redevances d'usagers entre NAV CANADA et les transporteurs aériens canadiens. NAV CANADA a continué son escompte sur les redevances d'usagers, conformément à son mandat législatif qui précise que NAV CANADA doit rembourser tout surplus accumulé aux usagers.

### An 2000

Étant donné l'absence d'incidents, il est facile d'oublier les préparations de l'ATAC pour l'an 2000, mais ce programme en a été partiellement responsable. Le Public Relations Institute of North America a reconnu le programme de l'ATAC comme ayant été le meilleur de l'année dans un service public.

## Opérations aériennes

### Navigation aérienne

En collaboration avec NAV CANADA, l'ATAC a mis sur pied un forum pour surveiller et discuter des améliorations d'efficacité à apporter à l'infrastructure de navigation aérienne pour les exploitants commerciaux.

En réponse à la demande visant des améliorations dans la capacité à Toronto, l'ATAC a encouragé la mise en application de l'exploitation de pistes à rendement élevé (HIRO) à l'aéroport international Pearson.

À la suite des inquiétudes portant sur la normalisation nationale, l'ATAC a appuyé et participe actuellement au développement de règles d'atterrissage et de d'attente à l'écart des pistes (LAHSO) au Canada.

En réponse aux inquiétudes présentées par les équipages de vol, l'ATAC a participé à un groupe de travail qui étudiait les restrictions d'exploitation par vent de travers pour la sélection des pistes préférentielles à l'aéroport Pearson de Toronto.

L'ATAC et ses membres reconnaissent les améliorations potentielles apportées à la sécurité et à l'efficacité de l'aviation par le Système de positionnement global et l'ATAC a appuyé la mise en place par NAV CANADA de nouvelles approches de non précision au Canada.

Pour obtenir une protection plus élevée contre la perte d'espacement pour les aéronefs commerciaux munis d'un Système anticollision embarqué (ACAS) au Canada, l'ATAC et NAV CANADA ainsi que la Canadian Owners and Pilots (COPA) ont parrainé une proposition visant une modification de l'espace aérien au Canada. Ces modifications proposées feront l'objet de consultations dans le monde l'aviation au cours des prochains mois.

L'ATAC a engagé des consultations avec NAV CANADA et nos représentants qui participent à l'étude sur la centralisation de l'information de vol (FIC) menée par NAV CANADA.

L'ATAC a engagé des consultations sur l'étude de resectorisation IFR de NAV CANADA, étude qui a le potentiel d'augmenter le rendement en IFR dans l'espace aérien canadien.

Dans un effort visant à réduire les temps cale à cale sur certaines des paires de villes les plus fréquentées, l'ATAC a participé à un groupe de travail qui étudiait la faisabilité d'établir des routes RNAV dans le triangle Toronto-Ottawa-Montréal.

### Bruit

Au cours de la dernière année, l'ATAC a défendu les intérêts de ses membres auprès des comités sur la gestion du bruit à Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, et Montréal.

En collaboration avec Transports Canada et le Conseil des aéroports du Canada, l'ATAC a parrainé un groupe de travail visant la création et l'amendement des règles de bruit aux aéroports canadiens. À la demande de l'ATAC, de nouvelles règles de bruit auxquelles s'objectait l'ATAC ou d'autres groupes intéressés ne seront pas mises en application jusqu'à ce que le groupe de travail ait terminé son travail.

### Questions visant le Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC)

Le VP des Opérations de vol de l'ATAC, en tant que membre du Comité technique sur les Parties I, III, VI, VII et VIII, s'est assuré, avec la collaboration directe des autorités de réglementation, que toutes les questions réglementaires proposées seraient introduites dans une perspective opérationnelle.

### Nouvelles règles d'interdiction d'approche

En consultation avec les membres exploitants, l'ATAC a participé au développement de nouvelles règles d'interdiction d'approche de précision et de non précision au Canada. Sur l'intervention de l'ATAC, les opérateurs d'hélicoptères exploités en IFR ont été protégés de toute modification aux règles existantes. Les nouvelles règles sont actuellement en cours de promulgation.

### Règles d'aérodrome de dégagement de départ

En réponse aux inquiétudes des exploitants sur la règle existante d'aérodrome de dégagement de départ de 60 minutes, l'ATAC parraine un amendement à la règle qui donnerait une prolongation de 90 minutes aux aéronefs à turbines.

### Hélicoptères

En réponse aux inquiétudes des exploitants d'hélicoptères commerciaux, l'ATAC s'est fermement opposée aux nouveaux amendements apportés à la réglementation sur le Temps libre de service qui limiterait énormément la productivité des équipages de vol sans améliorer la sécurité.

### Amendements à la Loi sur l'aéronautique

L'ATAC a participé, grâce à des mémoires et à des présentations orales, au Comité technique responsable des amendements apportés à la Loi sur l'aéronautique.

### Questions sur la performance des aéronefs

Avec le mouvement global en direction de normes réglementaires harmonisées, l'ATAC reconnaît l'importance d'une participation directe à des groupes internationaux en vue d'étudier les règles de performance. Par le biais de sa participation au groupe de travail conjoint de la FAA/JAA sur l'harmonisation des règles de performance, l'ATAC a préconisé de nouvelles normes qui reconnaissent les réalités concernant l'exploitation de la flotte d'aéronefs canadiens dans un environnement du Nord.

### Aspect public pour l'aviation commerciale au Canada

Au cours de l'année qui vient de s'écouler, l'ATAC a présenté un profil public proéminent et responsable en ce qui a trait à la sécurité de la communauté de l'aviation commerciale par le biais du Web, de présentations d'exposés, de la télévision, de la radio et des journaux.

### Protection des fréquences GPS

L'ATAC a présenté des mémoires au gouvernement fédéral pour s'assurer que le spectre des fréquences du Système de positionnement global (GPS) est protégé pour les besoins de l'aviation.

## Opérations cabine

### Formation améliorée du personnel de cabine

L'ATAC et ses membres exploitants ont participé à un groupe de travail dont la tâche était de terminer une revue de la norme de formation pour le personnel de cabine.

### Interventions illégales des passagers avec les membres d'équipage

L'ATAC, en collaboration avec Transports Canada, le mouvement syndical, les administrations aéroportuaires et les services de police du Canada, a finalisé des recommandations permettant à Transports Canada de mieux surveiller les incidents et de réduire l'intervention illégale des passagers dans le réseau canadien.

### Exigences visant le personnel de cabine

Afin d'offrir aux exploitants canadiens l'occasion de concurrencer sur un pied d'égalité les transporteurs américains, l'ATAC parraine un amendement aux règles sur les exigences visant le personnel de cabine qui permettrait aux exploitants canadiens d'adopter des exigences semblables à celles qui existent aux États-Unis.



## Questions relatives aux aéroports

### Services d'intervention d'urgence

L'ATAC, en collaboration avec le Conseil des aéroports du Canada (CAC), a écrit des mémoires et effectué des présentations orales sur la nouvelle réglementation du Service d'intervention d'urgence aux aéroports (RAC 308). Cette réglementation a le potentiel d'accroître de façon dramatique les coûts d'exploitation de nombreux aéroports non désignés du Canada. Ces aéroports sont déjà en difficulté financière en vertu du nouveau régime de privatisation des aéroports.

Le réseau canadien d'environ 350 aéroports non désignés sont responsables en tout de 6 pour cent du volume passagers total. On prévoit que la dernière ébauche de réglementation, qui a fait très récemment l'objet de commentaires de l'ATAC dans la partie I de la Gazette, coûtera de 15 à 18 millions de dollars à mettre en application dans 107 à 140 des aéroports touchés. L'ATAC continue de s'inquiéter que les nouvelles règles n'amélioreront pas la sécurité et que le ministère des Transports a sous-estimé de façon significative le nombre potentiel d'aéroports touchés.

Aux termes de la proposition actuelle, l'ATAC s'inquiète encore aussi que quatre mouvements annuels par une compagnie aérienne régulière exigeront le niveau le plus élevé de service AEIS à un aéroport non désigné.

En réponse aux préoccupations soulevées par l'ATAC et d'autres, le Ministre a étendu les critères d'admissibilité au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour envisager les coûts d'immobilisation de la mise en application de la nouvelle réglementation. Cependant, on prévoit que le système coûtera de trois à six millions de dollars par an à administrer. Ces coûts seront finalement défrayés par le public voyageur.

### Fréquence d'urgence distincte

L'ATAC, par le biais du Comité consultatif sur la sécurité, a parrainé l'établissement d'une fréquence d'intervention d'urgence distincte aux aéroports désignés, fréquence qui sera exclusivement utilisée par les équipages de vol et les services d'intervention d'urgence.

### Rapport sur l'état de la surface des pistes

L'ATAC, par le biais du Comité consultatif sur la sécurité, a parrainé le développement de nouvelles procédures plus uniformes visant le rapport sur l'état de la surface des pistes aux plus petits aéroports du Canada.

### Comité directeur de l'ingénierie et de la maintenance (CDIM)

Lors d'une récente réunion du CDIM, on a pris la décision d'amender les termes en vertu desquels fonctionne le Comité. Ce changement significatif permet à chaque compagnie membre exploitant de l'ATAC de nommer une personne pour la représenter au CDIM.

Ce changement remplace la structure actuelle de six membres exploitants qui représentent tous les membres de l'ATAC. Toutes les compagnies membres et membres associés de l'ATAC seront encore admissibles à avoir autant de représentants qu'elles le souhaitent sur le Comité principal de l'ingénierie et de la maintenance (CIM). Cette disposition organisationnelle est semblable à celle utilisée par l'ATA.

Le Comité directeur se composera maintenant de tous les membres exploitants, peu importe la taille et le type d'exploitation. Cette participation plus élargie devrait mener à une perspective bien équilibrée sur les questions et encourager l'ouverture en vue de suggérer de nouvelles idées provenant de points de vue différents.

Le CDIM continuera de se réunir quatre fois l'an. Ceci comprend une réunion à Ottawa en mai, réunion tenue conjointement avec le symposium et la réception du printemps, un appel de conférence en septembre, une réunion en novembre tenue conjointement avec l'assemblée générale annuelle et un appel conférence en février. Plusieurs nouveaux représentants des exploitants au CDIM ont participé à la réunion du 17 mai 2000. Nous souhaitons la bienvenue à d'autres nouveaux participants lors de réunions futures.

### Activités du CCRAC

Le vice-président à l'Ingénierie et à la Maintenance de l'ATAC continue de participer à toutes les réunions du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) relatives à l'ingénierie et à la maintenance. Ces réunions de consultation régulières encouragent une collaboration constructive entre l'industrie et Transports Canada.

Bien qu'un représentant officiel de l'ATAC participe à toutes les réunions pertinentes du CCRAC, on encourage aussi tous les membres de l'ATAC à y participer, particulièrement dans les secteurs qui intéressent plus particulièrement leurs compagnies. Les principaux secteurs d'intérêt pour l'ingénierie et la maintenance comprennent : les comités techniques de la RAC pour la partie V Maintenance et fabrication (le vice-président I&M de l'ATAC en est le co-président), la partie V Homologation des aéronefs, la partie VI Règles générales d'exploitation en vol (RGEV) et la partie VII Exploitation de service aérien commercial (ESAC) plus les groupes de travail connexes. Les comités techniques RGEV et ESAC sont d'intérêt principal à cause de l'impact « opérationnel » de la réglementation qui est habituellement reliée à la conception et à la maintenance de l'équipement.

### Comité technique de la maintenance et de la fabrication

- Les NPA du système de gestion de sécurité comprenant les concepts visant les facteurs humains, les systèmes de qualité et la responsabilité de la direction ont été discutés, amendés et adoptés.
- De nombreuses normes diverses et des RAC reliés à la maintenance ont été révisés et(ou) élaborés.
- L'élaboration du RAC561 (Fabrication) est terminée

### Comité technique de la certification des aéronefs

- Diverses normes et des RAC reliés à l'ingénierie ont été révisés et commentés.
- La date d'entrée en vigueur de la modification obligatoire de classe D à C de compartiment de fret a été établie au 1er janvier 2003 et communiquée par un bulletin consultatif à l'aviation commerciale et d'affaires (CBAAC).
- Les recommandations du Groupe d'étude sur les procédures internationale d'homologation (ICPTF) menant à la règle de produit modifié (CPR - Changed Product Rule) a été revue et adoptée en septembre 2000.

### Comités techniques des Règles générales d'exploitation en vol (RGOV) et d'Exploitation de service aérien commercial (ESAC)

- Les NPA couvrant le Système de sensibilisation et d'alerte du terrain (TAWS) et le Système anticollision embarqué (ACAS) étaient deux des questions importantes traitées au cours de la dernière année.
- Le bulletin CBAAC numéro 0172 a été publié le 9 mai 2000 et exigeait la mise en application des modifications obligatoire de classe D à C de compartiment de fret pour le 1er janvier 2003.

### Groupe de travail sur le matériel de survie

- L'ATAC poursuit ses efforts visant à harmoniser le contenu des trousse de survie prescrit par Transports Canada et la FAA.

### Groupe de travail sur les hélices à pas variable

- Les recommandations du groupe de travail qui comprennent le remplacement de l'exigence relative à une inspection de la corrosion de six ans par une révision de dix ans seront mises en application à moins que les recommandations du fabricant ne mentionnent autre chose.

## Programmes de sécurité

L'ATAC continue de développer un programme global de sécurité pour ses membres. En plus de participer aux programmes de sécurité de Transports Canada comme le Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada (SSAC) et le CCRAC, l'ATAC a aussi pris part à la recherche sur l'amélioration de la sécurité rendue possible par des programmes semblables à celui de l'assurance de la qualité. La participation active de l'ATAC à l'Équipe de sécurité de l'aviation commerciale (CAST), qui comprend la FAA, TC, JAA, ATA, AIA, ALPA, NATCA, Airbus, Boeing, Pratt & Whitney et d'autres parties intéressées, continue d'offrir d'excellentes occasions d'accroître la sécurité de notre industrie. L'ATAC continue aussi d'appuyer le développement et la mise en application de la formation sur les facteurs humains spécifique à la maintenance aviation, conjointement avec les membres de l'ATAC, l'ATA, Transports Canada, la CAA du R.-U. et la FAA.

## Conseil canadien de l'entretien des aéronefs (CCEA)

Depuis le début, l'ATAC a appuyé fortement la mise sur pied et l'évolution du CCEA. Plusieurs des premières normes professionnelles portent maintenant fruit et aident à la reconnaissance des compétences des employés lorsqu'ils changent de compagnie et (ou) de régions au pays. Les fonctions importantes offertes par le CCEA changeront et augmenteront pour répondre aux besoins des membres. En tant que l'un des directeurs de la coordination sur le conseil d'administration du CCEA, le VP I&M guide et appuie continuellement le CCEA. On encourage fortement vos intrants pour s'assurer que vos besoins sont étudiés et que le CCEA réussisse à l'amélioration du personnel et des compagnies.

## Harmonisation JAA / FAA

Le VP I&M a participé à la réunion internationale annuelle d'harmonisation de la Joint Airworthiness Authorities (JAA) et de la FAA. La réunion de cette année a souligné le fait que cette réunion est vraiment devenue un forum international, un fait maintenant reflété dans son nom.

Cet effort coopératif permanent visant à harmoniser la réglementation relative à l'ingénierie, la maintenance et l'exploitation des vols entre les autorités de réglementation européennes et des États-Unis a progressé en un effort d'harmonisation à l'échelle mondiale. Les administrations, les constructeurs et les exploitants de pays à travers le monde y prennent une part active.

Depuis le tout début, Transports Canada a été l'un des principaux participants à ces délibérations et continue d'y jouer un rôle primordial. Les réalisations les plus importantes de cette année comprennent une étiquette commune de sortie de maintenance qui est reconnue par la JAA, la FAA et TC et qui sera finalement acceptée par les trois parties avant la fin de l'année 2000; et les étapes initiales vers la mise au point d'un code mondial d'homologation unique pour les aéronefs.

## Collaboration internationale sur l'ingénierie et la maintenance

Le VP I&M de l'ATAC continue à participer aux réunions semestrielles du Comité d'ingénierie et de maintenance (CIM) de l'IATA. Plusieurs secteurs communs de préoccupation sont traités par une approche collective à l'échelle mondiale.

Certaines des questions actuelles comprennent : Émissions des moteurs (bruit); émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>, Nox); sièges de 16g; enregistreurs de données de vol; enregistreurs de conversations de poste de pilotage; documentation numérique; le coût de la personnalisation (configurations uniques d'aéronefs); échange de données de fiabilité; disponibilité du personnel de maintenance; allocation des fréquences radio internationales; et mise en commun d'une vérification internationale de la qualité (carburant et (ou) maintenance).

L'ATAC, l'IATA, l'AAPA (Association of Asia Pacific Airlines), l'AEA (Association des compagnies européennes de navigation aérienne) et l'AITAL (Latin America Airline Association) continuent d'appuyer ce qui précède et s'attendent que diverses associations de transporteurs aériens aient de meilleures relations et puissent appuyer leurs membres de la façon la plus efficace possible.



## Environnement

En ce qui concerne les changements climatiques provoqués par le phénomène des gaz à effet de serre, le vice-président I&M ainsi que le Comité de l'environnement (EAC) ont maintenu une relation de travail étroite avec la table des transports du Secrétariat national du changement climatique et plus particulièrement avec le sous-groupe de l'air. Le rapport final du sous-groupe de l'air a été accepté par la table des transports et incorporé à son rapport final. L'ATAC continue de surveiller la situation pour s'assurer que toute mesure prise est atténuée adéquatement pour protéger les opérations des membres.

Le VP I&M et l'EAC ont aussi joué un rôle actif dans l'examen des fluides de dégivrage à l'éthylène glycol et à leur impact environnemental. Les plans d'atténuation coordonnés de l'ATAC qui sont étudiés et mis en place annuellement pour tous les principaux aéroports du Canada prouveront que la principale raison de réglementer dans ce secteur n'est plus nécessaire.

## Division Voilure fixe, Taxi aérien et Formation au vol de l'ATAC

La politique de l'ATAC visant à répondre rapidement aux demandes des membres est appréciée par les quelques deux cents membres de petite et de moyenne importance. Le nombre d'adhérents à l'ATAC a augmenté à mesure que les exploitants aériens ont commencé à réaliser les avantages qu'ils en tiraient et l'importance de présenter un front commun dans l'industrie.

La participation proactive de l'ATAC à divers programmes d'amélioration des produits a amélioré l'efficacité des membres individuels et a augmenté de façon positive le profil global de l'aviation générale commerciale au Canada.

## Comité sur les normes de carburant de l'ATAC - Norme de sécurité aérienne

En 1997, l'ATAC a approché l'Association canadienne des normes (ACNOR) afin de demander de l'aide pour diffuser une nouvelle norme d'avitaillement d'aéronef. Le comité technique ACNOR B836 a été formé et était composé de représentants de l'ATAC (y compris les transporteurs aériens, les avitailleurs et les fournisseurs), du Conseil des aéroports du Canada (CAC) et de Transports Canada.

Le groupe a travaillé à partir de la norme existante d'avitaillement TP2231 de Transports Canada en vue de mettre au point une nouvelle norme. En 2½ ans, le Comité a surmonté de nombreuses questions portant à controverse pour en arriver à des solutions pratiques sur tous les points. Il en est résulté une nouvelle norme nationale pour le stockage, la manutention et la distribution du carburant aviation aux aérodromes du Canada.

## Exigences en ressources humaines pour les pilotes professionnels du Canada

Après des années de négociations, cette année le Service des études sectorielles de Ressources humaines Canada a finalement entamé une étude sur les exigences des pilotes professionnels dans l'industrie canadienne de l'aviation. Le mandat a été mis au point et un comité directeur composé de leaders de l'aviation a été mis sur pied pour superviser le travail d'étude confié par contrat à KPMG. L'étude a examiné tous les aspects de la délivrance de licence de pilote et a comparé la norme canadienne à celles d'autres autorités de l'aviation. L'analyse des tendances sur la demande future ainsi que les exigences en matière de compétences ont déjà amélioré les normes canadiennes. Le projet a été co-présidé par Patricia Kennedy, directrice générale du Pacific Flying Club et Guy Smith, chef pilote de Helijet Airways.



## Programme international de commercialisation

L'ATAC a aidé à solidifier sa position sur le marché du Royaume-Uni et de l'Allemagne en renforçant le profil international de l'aviation du Canada à l'aide d'une collaboration publicitaire, de salons professionnels et d'une participation à diverses conférences internationales. Grâce à l'aide offerte par le Programme de développement des marchés d'exportation d'Industrie Canada, les compagnies d'aviation de petite et de moyenne taille ont aussi pu participer à ces efforts de commercialisation à l'étranger.

La Commission canadienne du tourisme a confirmé que les visiteurs au Canada en provenance de l'Europe ont augmenté d'une moyenne globale de 4,8 pour cent en 1999. Les augmentations les plus marquantes provenaient du R.-U. (près de 5 pour cent), de l'Allemagne (3,8 pour cent) et de France (2,9 pour cent).

En plus de maintenir et de renforcer le marché européen traditionnel, l'ATAC a coordonné un programme de commercialisation orienté sur les États-Unis. Les recherches ont indiqué que les aviateurs des États-Unis ont une affinité naturelle pour le Canada, mais qu'il était nécessaire d'avoir un programme de diffusion visant à offrir des informations sur les services disponibles au pays.

Des kiosques « Flying in Canada » ont été érigés lors de la Regional Air Transport Conference à Orlando (Floride), à l'International Flight School Conference à Allentown (Pennsylvanie) et au National Air Transportation Association Conference and Trade Show à Tampa (Floride). Des milliers de trousseaux d'information ont été donnés aux aviateurs américains qui sont intéressés à voler au Canada.

## Trousse d'information « Why You Should Fly »

En vue de promouvoir l'aviation au Canada, l'ATAC a mis au point plusieurs outils visant à appuyer l'industrie, notamment un manuel de commercialisation et le programme « Be a Pilot » qui comprenait des brochures et une campagne publicitaire nationale télévisée. Les membres de l'ATAC avaient besoin d'une trousse d'information attrayante pour promouvoir l'aviation générale commerciale. Un CD-ROM interactif ainsi que des informations complémentaires ont été mis au point pour les municipalités, les agents de la stimulation du commerce du gouvernement ainsi que les conseillers en orientation des écoles secondaires du Canada. « Why You Should Fly » souligne la sécurité inhérente de l'aviation grâce à une diligence constante et montre les divers commerces et industries qui contribuent à l'économie canadienne.

## Programme de bourses d'études en pilotage des cadets de l'air

En 1999, les écoles de l'ATAC ont formé 185 jeunes canadiens à travers le pays. De nombreux pilotes professionnels et de leaders en aviation d'aujourd'hui ont commencé avec le programme des cadets de l'air. L'ATAC est fière de participer à l'administration de ce programme.

## Prix d'innovation de l'ATAC

Une série de prix ont été mis sur pied grâce aux parrainages de Aon Reed Stenhouse et de la revue Wings pour promouvoir l'excellence dans les produits d'aviation fournis par des membres de l'ATAC et pour améliorer la sécurité aérienne.

## Comité des marchandises dangereuses

Le Comité sur les matières dangereuses de l'ATAC, reconnu comme étant un bon exemple de la collaboration entre le gouvernement et l'industrie, a mis au point une série de produits en langage clair pour mieux sensibiliser les personnes sur les questions de sécurité associées au transport des matières dangereuses.

## Comités de sécurité côté ville et côté piste

Il s'agit d'un comité conjoint de l'ATAC et du Conseil des aéroports du Canada, comité qui permet aux exploitants aériens et aéroportuaires de discuter de points d'intérêt commun, notamment les passerelles d'embarquement des passagers, les véhicules au sol, les incursions sur les pistes, les repères de piste, les questions visant le personnel au sol, etc.

## Comité de formation au vol

L'introduction du Programme intégré de formation de pilote professionnel constitue le changement le plus significatif en 20 ans dans l'industrie de la formation au vol. Ce programme améliorera un système de classe déjà mondiale, offrira une base pour la mise en œuvre de test en vol pour la licence de pilote de ligne (ATPL) et examinera les normes actuelles d'instructeur de vol. Un amendement à la procédure de test en vol a constaté une amélioration de la prudence grâce à une concentration accrue sur la formation basée sur la sensibilisation aux vrilles plutôt que sur la sortie de vrille. Le Programme de financement de formation au vol de l'ATAC continue d'être utile; plus de 2 000 étudiants ont reçu de l'aide et 80 membres participent aux programmes d'assurance de l'ATAC.

## Comité de nolisement

Ce comité a été particulièrement efficace dans sa collaboration avec Transports Canada sur une série de points importants comprenant les procédures d'exploitation sur pistes en graviers, la législation sur le Système anticollision, les exigences portant sur l'équipement de survie, les exigences concernant le vol VFR de nuit et la législation sur le repos des équipages. L'ATAC a collaboré, au nom de ses membres, avec Transports Canada et NAV CANADA pour étudier le système global de prestation des services aux petits transporteurs aériens.

## Comité des associations affiliées

En 1999, le Comité de liaison avec les associations affiliées a travaillé avec d'autres associations de l'industrie pour identifier et gagner l'engagement de Transports Canada à résoudre diverses prestations de services et des questions de disparité régionale. L'ATAC maintient, au nom de ses membres, un statut d'affilié avec divers organismes, notamment :

- Alberta Aviation Council
- Ligue des cadets de l'air du Canada
- British Columbia Aviation Council
- Association canadienne de l'aviation d'affaires
- Chambres de commerce du Canada
- Canadian Owners and Pilots Association
- Fédération canadienne des municipalités
- Conseil aéronautique manitobain
- National Air Transportation Association
- Northern Air Transport Association
- Saskatchewan Aviation Council

## Liaison avec le gouvernement

La coopération accrue entre les gouvernements et l'industrie constitue le plus important succès remporté en 1999. La clarification des questions de vie privée lors des tests en vol et la mise au point d'une politique de plainte officielle ont aidé à établir un climat d'ouverture. L'ATAC et Transports Canada mettent sur pied une table ronde d'étude du processus de délivrance de licence d'instructeur de vol à l'aide du bon travail effectué lors de la mise au point du Programme intégré de formation des pilotes professionnels.

En faisant partie du Conseil consultatif pour l'immigration des étudiants internationaux du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, les membres de l'ATAC ont pu établir un programme d'expérience de travail et ont appuyé une initiative visant la formation d'étudiants internationaux au Canada pendant au plus six mois sans avoir besoin d'un visa d'étudiant.

L'ATAC a poursuivi le développement de relations commerciales avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Toutes les délégations commerciales du Canada reçoivent maintenant des mises à jour régulières sur l'aviation au Canada et l'ATAC, au nom de ses membres, répond aux demandes d'information provenant des consulats.

Au niveau provincial, l'ATAC est intervenue de plus en plus dans des questions qui ne sont pas normalement considérées comme des questions provinciales. Les administrations aéroportuaires locales ont soulevé plusieurs points qui doivent être résolus. Des comités ont été formés sur le bruit, les redevances, l'utilisation des terres et l'environnement.

Finalement, l'ATAC et Transports Canada ont rencontré d'autres autorités de l'aviation civile et ont reçu des représentants de la JAA, de la FAA et de la CAA du Royaume-Uni. Ceci a aidé à obtenir l'approbation internationale de la norme canadienne.

Au cours de l'année qui vient, les objectifs du département Taxi aérien, Formation au vol et Voilure fixe de l'ATAC sont les suivants :

1. Offrir un appui de commercialisation et de promotion pour améliorer le profil de l'aviation au Canada en vue d'augmenter le chiffre d'affaires des membres grâce à des initiatives de coopération commune;
2. Offrir aux membres de l'ATAC des outils de commercialisation supplémentaires; et
3. Continuer de mettre au point une gamme de produits aviation de meilleure qualité.





## Transporteurs aériens de niveaux I-IV, 1990-1999

Année	Revenus d'exploitation ( \$ )	Dépenses d'exploitation ( \$ )	Bénéfices d'exploitation ( \$ )	Bénéfices nets <sup>*</sup> ( \$ )
1999**	13,209,917,619	12,600,564,017	609,353,602	80,882,399
1998***	12,301,997,656	12,001,641,347	300,356,309	-88,292,637
1997	11,005,024,948	10,368,922,550	636,102,398	491,989,616
1996	10,054,725,743	9,785,369,937	269,335,806	-5,689,081
1995	9,325,848,559	8,930,831,891	395,016,668	-82,093,355
1994	8,385,378,037	7,975,870,565	409,507,472	140,544,302
1993	7,535,518,920	7,548,900,826	-13,381,906	-604,525,578
1992	7,540,556,782	7,775,853,366	-235,296,584	-868,309,429
1991	7,600,631,212	7,850,101,532	-249,470,320	-426,822,234
1990	8,230,535,537	8,228,759,504	1,776,003	-122,144,309

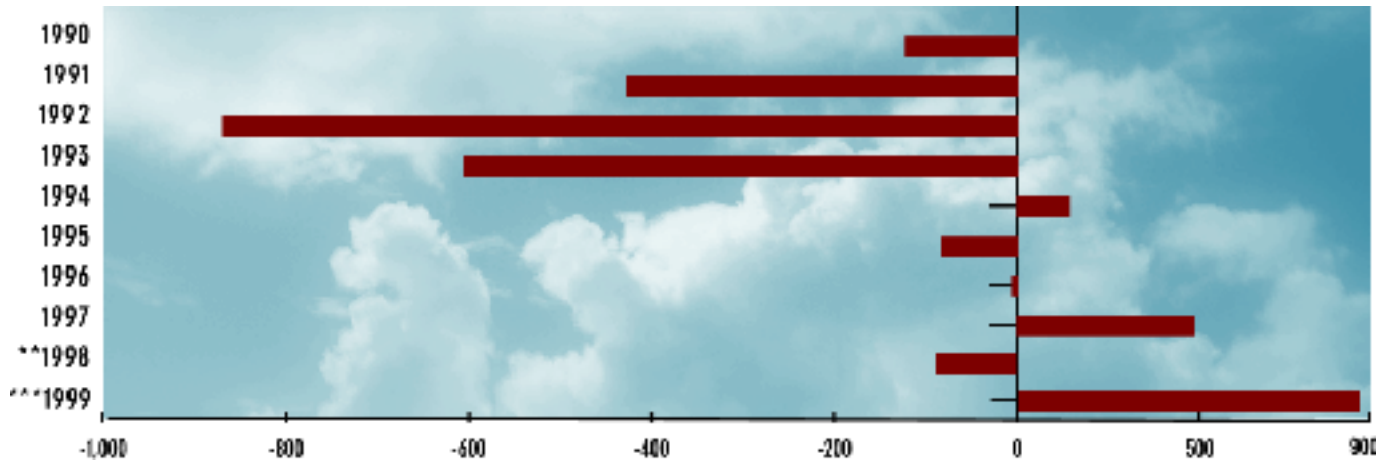
\* Après impôt et frais d'intérêts

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation

## Bénéfices nets 1990-1999, Transporteurs aériens de niveaux I-IV



\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

Effectifs et masse salariale 1990-1999,  
Transporteurs aériens de niveaux I-IV

<b>ANNÉE</b>	<b>NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉES</b>	<b>MASSE SALARIALE (EN MILLIONS \$)</b>	<b>SALAIRE MOYEN (\$)</b>
1999*	57,363	2,986	52,062
1998**	58,481	2,784	47,609
1997	52,911	2,516	47,570
1996	50,159	2,380	47,449
1995	50,378	2,265	44,962
1994	47,978	2,023	42,172
1993	47,375	1,975	41,689
1992	50,739	2,091	41,211
1991	53,551	2,224	41,531
1990	56,331	2,259	40,102

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

Passagers transportés 1990-1999,  
Transporteurs aériens de niveaux I-IV

<b>ANNÉE</b>	<b>TAUX UNITAIRE</b>	<b>NOLISEMENT</b>	<b>TOTAL</b>
1999*	39,416,343	6,992,793	46,409,136
1998**	38,815,985	6,616,266	45,432,251
1997	36,622,820	7,590,107	44,212,927
1996	33,653,837	6,522,602	40,176,439
1995	29,611,745	6,747,067	36,358,812
1994	26,109,666	6,758,016	32,867,682
1993	25,352,215	6,135,112	31,487,327
1992	26,254,000	5,955,000	32,209,000
1991	26,104,724	5,674,134	31,778,858
1990	30,734,319	6,462,831	36,813,408

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

Passagers-milles payants 1990-1990,  
Transporteurs aériens de niveaux I-IV

ANNÉE	TAUX UNITAIRE ( EN MILLIERS )	NOLISEMENT ( EN MILLIERS )	TOTAL ( EN MILLIERS )	VOYAGE PASSAGER MOYEN ( MILLES )
1999*	47,713,448	13,946,038	61,659,486	1,329
1998**	46,676,950	13,373,458	60,050,408	1,322
1997	43,395,690	13,678,781	57,074,471	1,291
1996	39,511,419	11,515,834	51,027,254	1,174
1995	34,002,938	11,664,024	45,666,961	1,256
1994	29,318,581	11,465,637	40,784,218	1,241
1993	27,271,549	10,479,678	37,751,227	1,199
1992	28,004,066	10,633,681	38,677,747	1,200
1991	26,579,605	9,508,861	36,088,466	1,136
1990	31,142,576	10,360,548	41,503,124	1,127

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

## Aéronefs immatriculés au Canada, 1996-2000

	2000**	1999*	1998*	1997	1996
<b>COMMERCIAUX</b>					
AVIONS	4,993	4,905	4,839	4,756	4,642
HÉLICOPTÈRES	1,274	1,257	1,235	1,256	1,231
<b>PRIVÉS</b>					
AVIONS	20,010	15,616	15,830	16,051	16,253
HÉLICOPTÈRES	404	371	354	348	360
AVIONS ULTRA-LÉGERS	4,346	4,306	4,270	4,175	4,042
<b>D'ÉTAT</b>					
AVIONS	203	215	214	210	212
HÉLICOPTÈRES	69	69	72	70	71

\*\* Au 31 août 2000

\* Au 31 août, 1999

Source: Transport Canada, Registre des aéronefs civils canadiens

Trafic passagers 1999 - Dix plus importants aéroports au Canada

AÉROPORT	PRICIPAUX SERVICES À HORAIRE FIXE	VARIATION EN % PAR RAPPORT À 1998	SERVICES À		PRICIPAUX SERVICES DE NOUÏSEMENT	VARIATION EN % PAR RAPPORT À 1998	TOTAL	VARIATION EN % PAR RAPPORT À 1996
			HORAIRE FIXE	RÉGIONAUX ET LOCAUX				
Toronto (LB Pearson)	21,531,317	4.3	2,089,591	10.4	3,069,191	1.6	26,690,099	4.4
Vancouver	13,033,548	3.4	1,204,111	-11.0	899,257	-4.2	15,136,916	1.6
Montréal (Dorval)	6,526,600	5.0	1,387,501	-1.4	273,735	15.3	8,187,836	4.2
Calgary	6,916,286	2.4	719,769	20.1	466,408	-1.5	8,102,463	3.5
Edmonton (International)	3,100,116	-1.9	431,693	11.6	297,501	32.7	3,829,310	1.6
Ottawa (MacDonald- Cartier)	2,520,349	8.0	610,736	10.8	79,286	43.0	3,210,371	9.2
Winnipeg	1,398,645	6.0	1,228,356	15.7	265,810	16.5	2,892,811	10.9
Halifax	2,089,360	-8.8	443,386	84.1	215,159	39.4	2,747,905	2.3
Montréal (Mirabel)	299,614	4.5	2,394	-38.3	915,820	5.7	1,217,828	5.2
Victoria	834,013	11.8	313,965	-15.5	34,989	78.5	1,182,967	4.0

\* Données préliminaires

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

## Licences du personnel aéronautique, 1996-2000

Type de licence	2000**	1999*	1998	1997	1996
<b>Avions</b>					
Pilots privés	27,777	27,814	27,698	25,950	25,590
Pilots professionnels	9,208	9,106	9,055	8,346	7,139
Pilots professionnels 1 <sup>re</sup> classe	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Pilots de ligne	10,860	10,426	10,426	9,537	8,851
<b>Hélicoptères</b>					
Pilots privés	366	321	310	286	270
Pilots professionnels	2,794	2,762	2,783	2,513	2,198
Pilots de ligne	711	678	668	611	541
<b>Total</b>	<b>51,716</b>	<b>51,377</b>	<b>50,940</b>	<b>47,243</b>	<b>44,589</b>
<b>Permis</b>					
Pilotes de planeur	5,791	5,742	5,695	5,511	5,648
Pilotes d'autogire	30	25	24	21	20
Pilotes de ballon	271	262	275	277	264
Pilotes d'ultra-léger	2,587	2,619	2,663	2,627	2,604
Pilotes de loisir	1,072	934	706	421	276
<b>Total</b>	<b>9,714</b>	<b>9,582</b>	<b>9,363</b>	<b>8,857</b>	<b>8,812</b>
<b>Autres licences</b>					
Navigateurs aériens	N/A	N/A	N/A	N/A	51
Mécaniciens navigants	532	533	541	506	475
Contrôleurs de la circulation aérienne	1,968	2,078	2,127	1,973	1,947
Mécaniciens d'entretien d'aéronefs	N/A	N/A	10,546	10,347	10,069
<b>Total</b>	<b>2,500</b>	<b>N/A</b>	<b>13,214</b>	<b>12,826</b>	<b>12,542</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>63,957</b>	<b>63,570</b>	<b>73,517</b>	<b>68,926</b>	<b>65,943</b>

\*\* Au 31 août 2000

\* Au 31 août, 1999

Source: Transport Canada, Registre des aéronefs civils canadiens



Marchandises transportées 1989-1998,  
Transporteurs aériens de niveaux I-IV

ANNÉE	MARCHANDISES SUR VOLS À HORAIRE FIXE ( KILOGRAMMES )	MARCHANDISES SUR VOLS D'AFFRÈTEMENT ( KILOGRAMMES )	TOTAL ( KILOGRAMMES )
1999*	578,171,506	281,124,346	859,295,852
1998**	567,747,959	273,007,011	840,754,970
1997	596,629,720	273,185,195	869,814,915
1996	535,612,199	226,567,829	762,180,028
1995	513,228,531	199,398,276	712,626,807
1994	519,183,918	164,020,737	683,204,655
1993	522,406,451	131,013,822	653,420,273
1992	474,099,194	144,314,483	618,867,383
1991	479,099,194	145,592,534	624,691,728
1990	500,980,650	155,312,522	656,293,202

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

## Dix plus importants aéroports au Canada en 1998

RANG		MOUVE- MENTS D'AÉRONEF S LOCAUX (MILLIERS)
1.	Boundary Bay	135
2.	Calgary (Springbank)	104
3.	Montréal/St-Hubert	94
4.	Winnipeg/St Andrews	91
5.	Waterloo Regional	84
6.	Abbotsford	83
7.	Toronto/City Centre	82
8.	Toronto (Buttonville)	81
9.	Victoria Intl	72
10.	Edmonton/Milleneuve	69

RANG		MOUVEMENTS D'AÉRONEFS ITINÉRANTS (MILLIERS)
1.	Toronto	425
2.	(LB Pearson)	
2.	Vancouver	369
3.	Calgary	254
4.	Montréal (Dorval)	221
5.	Ottawa	142
6.	(Macdonald-Cartier)	
6.	Winnipeg	135
7.	Victoria	108
8.	Edmonton	105
9.	Halifax	103
10.	Québec/Jean Lesage Intl	102

\*\* Données préliminaires

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

RANG		PASSAGERS E/D (MILLIERS)
1.	Toronto (LB Pearson)	26,690
2.	Vancouver	15,137
3.	Montréal (Dorval)	8,188
4.	Calgary	8,102
5.	Edmonton (International)	3,829
6.	Ottawa (Macdonald- Cartier)	3,210
7.	Winnipeg	2,748
8.	Halifax	2,893
9.	Montréal (Mirabel)	1,218
10.	Victoria	1,183

Consommation carburant et coûts 1990-1999,  
Transporteurs aériens de niveaux I-III

ANNÉE	CARBURANT TURBOMOTEUR ( MILLIONS DE LITRE )	PRIX DU LITRE ( \$ )	ESSENCE ( MILLIONS DE LITRE )	PRIX DU LITRE ( \$ )	PRIX DU CARBU- RANT EN % DES COÛTS D'EXPLOITATION
1999**	5,618	26.0	30	57.2	13.3
1998*	5,582	24.9	32	56.9	12.6
1997	5,244	29.1	24	60.3	15.9
1996	5,249	30.0	23	60.0	16.2
1995	4,833	26.9	25	58.8	14.7
1994	4,463	26.2	27	59.2	14.8
1993	3,851	26.3	31	58.0	13.7
1992	3,962	26.3	31	58.0	16.0
1991	4,065	28.0	30	59.0	18.0
1990	4,602	29.9	34	55.0	17.0

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,  
Statistique Canada

Rapport d'efficacité en carburant, 1960-1999

ANNÉE	TONNES-KILOMÈTRES TRANSPORTÉS PAR LITRE DE CARBURANT CONSOMMÉ
1960	0.77
1965	0.87
1970	0.94
1975	1.06
1980	1.32
1985	1.48
1990	1.83
1995	1.93
1996	1.96
1997	2.2
1998**	2.1
1999*	1.8

\*\* Données préliminaires

\*\*\* Données révisées

Source: Information 1960-1990 : L'aviation Information  
1960-1990 : L'aviation au Canada, Statistique Can-  
ada, no. de catalogue 51-501. Information 1995-  
1998 : Centre des statistiques de l'aviation, Statis-  
tique Canada. au Canada

États financiers de  
L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN  
DU CANADA  
Exercice terminé le 30 septembre 2000

**RAPPORT DES VÉRIFICATEURS AUX MEMBRES**

Nous avons vérifié le bilan de l'Association du transport aérien du Canada au 30 septembre 2000 et les états des résultats, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Association. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Association au 30 septembre 2000, ainsi que des résultats de son fonctionnement et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. Ainsi que l'exige la *Loi sur les corporations canadiennes*, nous déclarons que, à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

**" KPMG s.r.l. "**

Comptables agréés  
Ottawa, Canada  
Le 20 octobre 2000

## Bilan

(constituée en vertu des lois du Canada)

30 septembre 2000, avec chiffres correspondants de 1999

	2000	1999
<b>Actif</b>		
Actif à court terme		
Espèces et quasi-espèces	\$ 71 348	\$ 76 385
Placements à court terme	578 734	593 523
Encaisse affectée (note 2)	104 300	30 716
Débiteurs	337 877	142 096
Dépôts et charges payées d'avance	8 023	9 568
	1 100 282	852 288
Immobilisations (note 3)	192 581	219 286
Frais reportés (note 4)	49 954	62 442
	\$ 1 342 817	\$ 1 134 016
	2000	1999
<b>Passif, montants reportés et actif net</b>		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	\$ 446 333	\$ 235 132
Droits reçus d'avance (note 5)	51 370	46 398
Tranche à court terme de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 6)	9 946	9 270
	507 649	290 800
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 6)	31 247	41 193
Montants reportés (note 7)	231 233	230 133
Actifs nets		
Investis en immobilisations (note 3)	192 581	219 286
Affectés à des projets spéciaux (note 9)	306 377	328 429
Non affectés	73 730	24 175
	572 688	57 890
Engagements (note 13)		
Passif éventuel (note 14)		
	\$ 1 342 817	\$ 1 134 016

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

\_ administrateur

\_ administrateur

## État des résultats

Exercice terminé le 30 septembre 2000, avec chiffres correspondants de 1999

	Non affecté	Affecté à des projets spéciaux	2000	1999
<b>Produits</b>				
Cotisations des membres	\$ 1 274 223	\$ –	\$ 1 274 223	\$ 1 374 605
Réunions de l'Association (note 10)	35 171	–	35 171	58 360
Intérêts sur les placements	45 448	–	45 448	33 420
Programme de marketing international	38 878	–	38 878	27 519
Divers	14 986	–	14 986	9 339
Frais d'administration d'AIF	35 523	–	35 523	–
Projets spéciaux (note 9)	–	195 716	195 716	527 323
	1 444 229	195 716	1 639 945	2 030 566
<b>Charges</b>				
Salaires et charges sociales	898 476	–	898 476	917 655
Coûts d'occupation	94 644	–	94 644	98 887
Déplacements	64 068	–	64 068	64 653
Frais généraux	54 950	–	54 950	44 365
Amortissement des immobilisations	51 440	–	51 440	42 700
Télécommunications	38 849	–	38 849	38 211
Programme de marketing international	43 922	–	43 922	32 327
Honoraires	52 937	–	52 937	30 914
Communications et rapport annuel	43 261	–	43 261	30 024
Imprimerie et papeterie	25 368	–	25 368	27 756
Poste	13 390	–	13 390	21 854
Publications	9 287	–	9 287	9 330
Mauvaises créances	10 000	–	10 000	9 285
Administration d'AIF	20 787	–	20 787	–
Projets spéciaux	–	217 768	217 768	478 370
	1 421 379	217 768	1 639 147	1 846 331
<b>Excédent des produits sur les charges (des charges sur les produits)</b>	<b>\$ 22 850</b>	<b>\$ (22 052)</b>	<b>\$ 798</b>	<b>\$ 184 235</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

## État de l'évolution des actifs nets

Exercice terminé le 30 septembre 2000, avec chiffres correspondants de 1999

	Investis en immobilisations	Non affectés	Affecté à des projets spéciaux (note 9)	2000 Total	1999 Total
Solde au début de l'exercice	\$ 219 286	\$ 24 175	\$ 328 429	\$ 571 890	\$ 387 655
Excédent des produits sur les charges (des charges sur les produits)	–	22 850	(22 052)	798	184 235
Amortissement des immobilisations	(51 440)	51 440	–	–	–
Acquisition d'immobilisations	24 735	(24 735)	–	–	–
Solde à la fin de l'exercice	\$ 192 581	\$ 73 730	\$ 306 377	\$ 572 688	\$ 571 890

Voir les notes afférentes aux états financiers.

## État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 30 septembre 2000, avec chiffres correspondants de 1999

	2000	1999
Espèces et quasi-espèces liées aux activités suivantes :		
Fonctionnement		
Excédent des produits sur les charges	\$ 798	\$ 184 235
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	51 440	42 700
Amortissement des frais reportés	12 488	–
Charge de retraite	14 100	6 100
Amortissement des avantages incitatifs reportés relatifs à un bail	(13 000)	(13 000)
	65 826	220 035
Augmentation du fonds de roulement lié au fonctionnement (note 11)	(51 647)	(580 006)
	14 179	(359 971)
Financement		
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(9 270)	50 463
Investissement		
Diminution (augmentation) des placements	14 789	(18 891)
Acquisition d'immobilisations	(24 735)	(88 320)
Augmentation des frais reportés	–	(62 442)
	(9 946)	(169 653)
Diminution des espèces et quasi-espèces	(5 037)	(479 161)
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	76 385	555 546
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	\$ 71 348	\$ 76 385

Voir les notes afférentes aux états financiers.



## Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 30 septembre 2000

L'Association du transport aérien du Canada a été constituée en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes en tant qu'organisme sans capital-actions et, à ce titre, elle n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices. Son but est d'agir à titre d'organisme de service national de l'industrie du transport aérien commercial au Canada.

### 1. Principales conventions comptables

#### (a) Quasi-espèces

Les quasi-espèces incluent des dépôts auprès d'institutions financières, qui peuvent être retirés sans préavis ni pénalité, et des dépôts à court terme dont l'échéance initiale est d'au plus 90 jours.

#### (b) Placements

Les placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant, plus les intérêts accumulés, qui se rapproche de la valeur marchande.

#### (c) Constatation des produits

L'Association applique la méthode du report pour comptabiliser les apports.

Les cotisations sont constatées à titre de produits du fonds non affecté de la période à laquelle elles se rapportent.

Les produits tirés des cotisations spéciales sont constatés à titre de produits du fonds affecté à des projets spéciaux de l'exercice au cours duquel les charges connexes sont engagées.

Les produits tirés des réunions et des programmes de l'Association sont constatés à titre de produits du fonds non affecté lorsque les services sont rendus..

#### (d) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant et elles sont amorties selon la méthode linéaire, aux taux suivants :

Actif	Taux
Matériel de bureau	10%
Matériel informatique	20%
Améliorations locatives	10%
Logiciels	33%

#### (e) Avantages incitatifs reportés relatifs à un bail

Les avantages incitatifs reportés relatifs à un bail sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée du bail, soit dix ans, à partir du 1er février 1997. L'amortissement des avantages incitatifs reportés relatifs à un bail est porté en réduction du coût d'occupation.

#### (f) Congés payés

Les congés payés sont inscrits à titre de charges à payer à mesure que le droit à ces paiements est gagné.

#### (g) Indemnités de départ

Les employés ayant au moins cinq années de service ont droit à un montant au moment de leur départ ou au moment de leur retraite. Ces crédits sont inscrits à titre de charges à payer à mesure que le droit à ces paiements est gagné.

## 2. Encaisse affectée

Le solde de l'encaisse affectée a trait à la gestion d'un programme mis en œuvre par l'Association pour le compte de Développement des ressources humaines Canada.

## 3. Immobilisations

Au 30 septembre 1999, le coût et l'amortissement cumulé s'élevaient respectivement à 424 352 \$ et à 205 066 \$.

			2000	1999
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	\$ 101 737	\$ 79 381	\$ 22 356	\$ 25 109
Matériel informatique	138 868	103 220	35 648	50 940
Améliorations locatives	127 070	46 586	80 484	93 191
Logiciels	17 500	2 917	14 583	–
Matériel faisant l'objet d'un contrat de location-acquisition	52 680	13 170	39 510	50 046
	\$ 437 855	\$ 245 274	\$ 192 581	\$ 219 286

## 4. Frais reportés

Les frais reportés comprennent les dépenses engagées dans le cadre de la conclusion d'un protocole d'accord portant sur les frais d'amélioration des aéroports entre des lignes aériennes, des aéroports et l'Association au cours de l'exercice. Le protocole prévoit des frais administratifs à payer à l'Association. Les frais reportés sont amortis sur une période de cinq ans.

## 5. Droits reçus d'avance

Les droits reçus d'avance se composent essentiellement de sommes reçues au cours de l'exercice à l'étude et ayant trait à des cotisations payées d'avance ou à l'assemblée annuelle qui se tiendra en novembre 2000.

## 6. Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition

Les contrats sont classés comme contrat de location-acquisition ou comme contrat de location-exploitation. Les éléments d'actif qui sont comptabilisés comme contrat de location-acquisition sont amortis aux mêmes taux que ceux qui sont mentionnés à la note 1 d). Les paiements de location, déduction faite de l'intérêt théorique qui est inscrit à titre d'intérêt débiteur, sont portés en diminution de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition.

Les paiements minimums futurs exigibles au titre du contrat de location-acquisition sont les suivants :

2001	\$ 12 607
2002	12 607
2003	12 607
2004	9 455
	47 276
Montant de l'intérêt	6 083
Solde de l'obligation au 30 septembre 2000	41 193
Moins : capital inclus dans le passif à court terme	9,946
	\$ 31 247

Le taux d'intérêt théorique à l'égard de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition s'établit à environ 7 %.

## 7. Montants reportés

Les montants reportés se composent de ce qui suit :

	2000	1999
Surplus du régime de retraite (note 8)	\$ 148 900	\$ 134 800
Avantages incitatifs reportés relatifs à un bail	82 333	95 333
	\$ 231 233	\$ 230 133

## 8. Régime de retraite

L'Association offre un régime de retraite à prestations déterminées à la quasi-totalité de ses employés. Le régime de retraite accorde des prestations de retraite fondées sur la durée du service et les salaires prévus. Une projection portant sur la valeur du régime au 30 septembre 2000 indique que l'actif de la caisse de retraite à cette date était de 879 400 \$ et que la valeur actualisée estimative des prestations constituées au titre des services rendus à cette date était de 869 300 \$. Au 30 septembre 2000, l'excédent de l'actif de la caisse de retraite sur les prestations constituées était d'environ 10 100 \$; cet excédent est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des employés couverts par le régime.

L'administrateur du régime a recommandé que les cotisations annuelles de l'Association au régime soient suspendues pour les exercices se terminant du 30 septembre 1991 au 30 septembre 2000. L'Association recommencera à verser des cotisations à partir de l'exercice se terminant le 30 septembre 2001.

## 9. Projets et programmes spéciaux

(a) a) L'Association affecte une partie de ses actifs nets à des projets spéciaux ponctuels au nom de l'industrie. Pour certains exercices, l'Association vire une partie de l'excédent des produits sur les charges des actifs nets non affectés aux actifs nets affectés à des projets spéciaux. En outre, au cours de l'exercice, l'Association a reçu une somme de 195 716 \$ (527 322 \$ en 1999) provenant de cotisations spéciales faites par les membres et d'apports affectés à des projets spéciaux par des non-membres.

(b) b) L'Association gère également un certain nombre de programmes spéciaux dans l'intérêt de l'industrie. Le total des produits et des charges de ces programmes se présente comme suit :

	2000	1999
Produits :		
Programme de formation pour les cadets de l'air	\$ 1 083 618	\$ 1 048 901
Étude des ressources humaines portant sur les pilotes professionnels	471 461	34 920
Conférence de trafic	29 420	22 126
Comité canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne	18 558	11 000
	1 603 057	1 116 947
Charges :		
Programme de formation pour les cadets de l'air	1 078 943	1 044 201
Étude des ressources humaines portant sur les pilotes professionnels	456 834	4 016
Conférence de trafic	32 269	18 375
Comité canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne	22 768	1 954
	1 590 814	1 068 546
	\$ 12 243	\$ 48 401

The Association administers training programs for training air cadets. The Association contracts for the services of flight training schools and receives reimbursement for the costs of the air cadet training from the Department of National Defence and the Air Cadet League. The Association receives fees for the administration of the programs.

The Association has received funding from Human Resources Development Canada to perform a study of human resource issues facing commercial pilots in Canada. The study is being performed by an outside consulting firm. The Association acts as an administrator of the program by obtaining the appropriate funding and disbursing the funds in accordance with the approved expenditures.

The Traffic Conference is a separate Committee within the Association that develops interline rules for connecting domestic flights. The Association contracts out the administration of these rules. The Association charges members to cover the cost of administering the interline rules.

The Canadian Aviation Security Awareness Committee was formed in 1998 to ensure and promote proactive security measures at the airports in areas such as security pass usage and access to secure areas in the airports. A Committee, made up of key players in the industry, was formed to ensure that the program goals were met. The Association acts as an administrator of the program by collecting fees and disbursing these funds in accordance with the Committee approved expenditures.

Revenues and expenditures of these programs are not included in the statements of operations of the Association. The excess of revenue over expenditures for the year is included in accounts payable as excess contributions must be returned to the funding source. At September 30, 2000, there is a balance of \$62,816 (1999 - \$54,922) included in accounts payable for these special programs.

L'Association administre des programmes de formation pour les cadets de l'air. L'Association passe des contrats pour les services d'écoles de formation aéronautique et elle est remboursée pour les coûts de la formation des cadets de l'air par le ministère de la Défense nationale et la Ligue des cadets de l'air. L'Association perçoit des honoraires pour l'administration des programmes.

Le financement nécessaire à l'Association pour mener une étude des ressources humaines portant sur les pilotes professionnels au Canada provient de Développement des ressources humaines Canada. Cette étude est effectuée par un cabinet externe de services-conseils. En sa qualité d'administrateur du programme, l'Association cherche à obtenir le financement nécessaire et affecte les fonds en fonction des dépenses autorisées.

La Conférence de trafic est un comité distinct au sein de l'Association qui établit des règles inter-lignes visant à assurer la correspondance des vols intérieurs. L'Association confie l'administration de ces règles à des sous-traitants, et elle perçoit des droits auprès de ses membres pour couvrir les frais d'administration de ces règles.

Le Comité canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne a été créé en 1998 en vue de renforcer et de promouvoir des mesures de sécurité aéroportuaires proactives pour ce qui est, notamment, de l'utilisation des laissez-passer de sécurité et de l'accès aux aires sécuritaires dans les aéroports. Un comité, constitué des principaux acteurs de l'industrie, a été mis sur pied pour veiller à l'atteinte des objectifs de ce programme. En sa qualité d'administrateur du programme, l'Association perçoit des droits et affecte les fonds en fonction des dépenses autorisées par ce comité.

Les produits et les charges qui ont trait à ces programmes ne sont pas inclus dans les états des résultats de l'Association. L'excédent des produits sur les charges de l'exercice est inclus dans les créditeurs, étant donné que les cotisations excédentaires doivent être remboursées à la source de financement. Au 30 septembre 2000, les créditeurs affichaient un solde de 62 816 \$ (54 922 \$ en 1999) au titre de ces programmes spéciaux.

## 10. Réunions de l'Association

Au cours de l'exercice, l'Association a tenu une assemblée annuelle et elle a organisé une réception au printemps. Les produits et les charges bruts liés à ces événements se résument comme suit :

	2000	1999
Produits	\$ 159 935	\$ 165 741
Charges	124 764	107 381
	\$ 35 171	\$ 58 360

## 11. Augmentation du fonds de roulement lié au fonctionnement

L'augmentation du fonds de roulement lié au fonctionnement se résume comme suit :

	2000	1999
Encaisse affectée	\$ (73 584)	\$ (30 716)
Débiteurs	(195 781)	52 276
Débiteurs ayant trait aux programmes de formation	–	557 075
Dépôts et charges payées d'avance	1 545	61
Créditeurs et charges à payer	211 201	(664 108)
Créditeurs ayant trait aux programmes de formation	–	(512 353)
Frais reçus d'avance	4 972	17 759
	\$ (51 647)	\$ (580 006)

## 12. Société contrôlée

L'Association est le seul membre de la Corporation de sécurité de transport aérien qui a été constituée le 3 mars 1997 en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes en tant qu'organisme sans capital-actions. La Corporation a pris en charge la propriété, l'exploitation et la gestion de certaines pièces de matériel de sécurité situées dans des aéroports canadiens.

La Corporation de sécurité de transport aérien publie des états financiers vérifiés distincts et ses résultats ne sont pas consolidés avec ceux de l'Association. La Corporation exerce ses activités depuis le 7 novembre 1997. Les renseignements financiers choisis déclarés par la Corporation pour les deux dernières exercices sont les suivants :

Résultats du fonctionnement	Exercice terminé le 31 décembre 1999	Exercice terminé le 31 décembre 1998
Total des produits	\$ 2 887 996	\$ 2 449 485
Total des charges	2 738 978	1 589 190
Excédent des produits sur les charges	\$ 149 018	\$ 860 295

Bilan	31 décembre 1999	31 décembre 1998
Total de l'actif	3 296 747	\$ 1 342 169
Total du passif	\$ 2 124 873	\$ 319 313
Actifs nets	1 171 874	1 022 856
	\$ 3 296 747	\$ 1 342 169

État des flux de trésorerie	Exercice terminé le 31 décembre 1999	Exercice terminé le 31 décembre 1998
Rentrées de fonds liées aux activités de fonctionnement	\$ 636 854	\$ 776 840
Sorties de fonds liées aux activités de financement et d'investissement	(849 784)	(446 465)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	\$ (212 930)	\$ 330 375

### 13. Engagements

L'Association loue des locaux aux termes d'un contrat de location-exploitation à long terme qui vient à échéance en 2007. Les paiements minimums futurs exigibles approximatifs se présentent comme suit :

2001	\$ 45,000
2002	\$ 52,000
2003	\$ 55,000
2004	\$ 55,000
2005	\$ 55,000
Thereafter	\$ 73,000
	<hr/>
	\$ 335,000
	<hr/>

### 14. Passif éventuel

L'Association a été nommée codéfenderesse dans le cadre d'une poursuite. La direction croit que la probabilité que le demandeur obtienne gain de cause est plutôt faible et que les dommages-intérêts réclamés sont excessifs. Ce litige étant en cours, il n'est pas possible d'en prévoir l'issue pour le moment. Tout règlement versé dans cette cause serait passé en charges dans la période au cours de laquelle le montant du règlement serait connu.

# Membres de l'ATAC (au octobre 2000)

## EXPLOITANTS

1138951 Ontario Limited  
30,000 Island Air

Abbotsford Flight Centre  
Accelerated Aviation Training  
Advance Flight Training Centre Inc.  
Adventure Aviation  
Aero Academy Inc.  
Aero Peninsule Ltee  
Aéroclub de Montréal  
Aerotaxi  
Air Canada  
Air Creebec Inc.  
Air Georgian Limited  
Air NorTerra Inc.  
Air Nova Inc.  
Air Ontario  
Air Tindi  
Air Transat  
AirBC  
Air-Hart Aviation  
Airline Training International Ltd.  
Airmac Flight Centre  
Algonquin Flight Centre Inc.  
AllCanada Express Limited  
Anderson Aviation Ltd.  
Aspen Air Ltd  
Atlantic Aviation Academy  
Aviation Commercial Aviation  
Aviation International (Canada) Inc.  
Avtas

Bar XH Air Inc/Alberta Citylink  
Bearskin Airlines  
Brampton Flying Club  
Brandon Flying Club  
British Columbia Helicopters Ltd.  
Buffalo Airways Ltd.

Calgary Flight Training Centre  
Calgary Flying Club  
Calm Air International Ltd.  
Camrose Flight Center  
Canadian Flight Academy Ltd.  
Canadian Flight Centre  
Canadian Flyers International  
CanJet Airlines  
Canuck Air Service Ltd.  
Centennial Flight Centre Ltd.  
Centennial Flying School Ltd.  
Centre Quebecois de Formation  
Chinook Helicopters  
CIFAM Inc.  
Clinton Aviation Ltd.  
Cloud Air Service Ltd.  
Coastal Aviation Limited  
Coastal Pacific Aviation  
Cold Lake Aviation Services Ltd.  
Cooking Lake Aviation  
Cornwall Aviation (1979) Ltd.  
Courtenay Flight Center, Inc.  
Custom Helicopters Ltd.

Delta Helicopters Ltd.-Training  
Diamond Flight Centre  
Durham Flight Centre Inc.  
Dynamair Aviation Inc.

Eagle Flight Centre  
Edmonton Flying Club  
Elevation 200 Inc.  
Empire Aviation  
Enterprise Air Inc.  
Ervin Aviation Enterprises Ltd.  
E-Z Air

First Air  
First Nations Air Service Ltd.  
Forest Protection Limited

Gander Flight Training  
Gateway Helicopters Ltd.  
General Aviation Inc.  
Grand Falls Aviation Services Ltd.  
Great International Flight Training  
Great Northern Flying School  
Greatwest Aviation/Spring Aviation Ltd.  
Grimsby Aviation

Hamilton Flying Club  
Helicopter Training Corporation  
Helicopters Canada Flight Training  
High Alpine Air Services Inc.  
High River Flight Centre (1998) Ltd.  
Huron Flight Centre Inc.

Institut Aeronautique de la Capitale  
Interlake International  
Int'l Express Air Charter Ltd. Known As  
Island Air Flight School  
Jackson Air Services Ltd.  
Juan Air (1979) Ltd.

Kapuskasing Flying Club Inc.  
Kelowna Flightcraft Ltd.  
Kenn Borek Air Ltd.  
Knighthawk Air Express

L.F.C. Flight Centre  
Langley Flying School, Inc.  
Laurentide Aviation  
Lawrence Aviation  
Lignes aériennes Canada 3000  
Lignes aériennes Canadien International lte Lignes  
aériennes Canadien Régional (1998) ltee Linvic  
Flying Club  
Lloyd Air 2000

MacLeod School of Aviation Inc.  
Millennia Helicopters Ltd.  
Millennium Aviation Ltd.  
Mitchinson Flying Service Limited  
Moncton Flight College Inc.  
Montair Aviation Inc.  
Morgan Air Services Co. Ltd.  
Morningstar Air Express Inc.  
Mount Royal College (Aviation Program)

Namao Flying Club  
National Aviation College  
National Flyers Academy  
National Helicopters Inc.  
Nelson Mountain Air Inc.  
Niagara Air Tours Ltd.  
Niagara Helicopters Limited  
Nighthawk Flying Club Inc.  
NorAir Flight Inc.  
North Cariboo Flying Service Ltd.  
Northern Flight Training Centre

Okanagan Aviation Services Ltd.  
Ontario Fun Flyers, Inc.  
Orillia Aviation Limited  
Ottawa Aviation Services  
Ottawa Flying Club

Pacific Coastal Airlines Limited  
Pacific Flying Club  
Pacific Professional Visual Flight Training Ltd.  
Parallel Aviation Inc.  
Passport Quebec Helico  
Pem-Air Ltd.  
Peninsulair Limited  
Peterborough Flying Club Inc.  
Pincher Creek Flight Services Ltd.  
Pioneer Flight Training Ltd.  
Prairie Bible College  
Prince Edward Air Ltd.  
Pro Aviation Inc.  
Pro Wings Aviation Ltd.  
Provincial Airlines

Regal Air  
Regina Flying Club  
Rockcliffe Flying Club (1961)  
Royal Aviation Inc.

Scotia Flight Centre  
Scotia West Aviation Ltd.  
Sechelt-Gibsons Air Inc.  
Selkirk College Professional  
Seneca College  
Sharp Wings  
Shearwater Flying Club  
Shoal Lake Aviation Ltd.  
Sky Wings Aviation Academy Ltd.  
Skylink Express Inc.  
Skyservice  
Southern Interior Flight Centre  
Springdale Aviation Ltd.  
St. Catharines Flying Club  
St. Thomas Flight Centre  
Stage Air Ltd.  
Strait Flying Inc.  
Stratford Air Services Ltd.  
Strathcona Flight School

Tacata Airways Limited  
T-Byrd Flight Training  
The University of Western Ontario  
TK Air Charters Ltd.  
Torngat Flight Centre  
Toronto Airways Ltd.  
Trans North Helicopters  
Transwest Air  
Truro Flying Club

Victoria Flight Training  
Victoria Flying Club  
Vital Aviation Ltd.  
Voyageur Airways Ltd.

Waterloo Wellington Flying Club  
Welland Aero Center  
Westcoast Flight Training  
WestJet Airlines Ltd.  
Wetaskiwin Air Services Ltd.  
Whitehorse Flight Centre  
Windsor Flying Club  
Winnipeg Flying Club

YKA Flight Discovery, Ltd.

# Membres de l'ATAC (au octobre 2000)

## MEMBRES ASSOCIÉS

Administration de l'Aéroport international d'Ottawa  
Aerodevco Consultants Ltd.  
Aéroports de Montréal  
Aerospace Welding Inc.  
Aerospatiale Matra Canada Inc.  
AIG Aviation (Canada), Inc.  
Airbus Industrie of North America, Inc.  
Airport Group Canada Inc.  
Alexander Holburn Beaudin & Lang  
Algonquin College  
America West Airlines, Inc.  
American Airlines  
Aon Group Limited Aviation  
Aon Reed Stenhouse Inc.  
Associated Aviation Underwriters  
ATCO Frontec Corp.  
ATR Marketing, Inc.  
Avia Marketing Consultants Inc.  
Aviation Publishers Co. Limited  
Aviation Quarterly  
AvPlan Inc..

BC Transportation Financing Authority  
BF Goodrich  
Boeing Aerospace Ltd.  
Bombardier Aerospace Regional Aircraft  
Borden Ladner Gervais LLP  
British Aerospace Asset Management  
British Airways  
British Aviation Insurance Group  
Brouwer Claims Canada & Co. Ltd.  
Bryan & Company  
Bureau Veritas Canada (Inc.)

C.T. AeroProjects Inc.  
Calgary Airport Authority  
Campney & Murphy  
Canadian Aviation Insurance  
Cara Operations Limited  
Cassels Brock & Blackwell LLP  
CAST Safety Systems  
Centennial College-Aerospace Dept.  
Cessna Aircraft Company  
Charterhub, Inc.  
Check Six Event Management Corporation Cincom  
Systems of Canada, Ltd.  
Commuter Air Technology, Inc.  
Consolidated Aviation Services  
Corp Air Inc.  
Corporation de la sécurité du transport aérien  
Corporation internationale des services aériens  
PROAV  
Corvus Publishing Group Ltd.

Delta Air Lines, Inc.  
Department of National Defence  
Dulude, Taylor Inc.

Edmonton Regional Airports Authority  
Edwards, Kenny & Bray  
Embraer Aircraft Corporation  
Emond Harnden

Fairchild Dornier Corporation  
Fasken Martineau DuMoulin LLP  
Federal Express  
Field Aviation West Ltd.  
FlightSafety Canada  
Fraser Milner Casgrain

GasTOPS Ltd.  
GE Aircraft Engines  
Gerling Canada Insurance Company  
Government of the Northwest Territories  
Gowling Lafleur Henderson LLP

Halldale Publishing & Media Ltd.  
Harbridge Aviation  
Harper Grey Easton  
Honeywell Engines & Systems  
Hudson General Aviation Services Inc..

Hydro-Quebec

Imperial Oil  
Interactive Solutions New Media Inc.

KPMG

Lavery, de Billy  
Leggat Aviation Ltd.  
Litton Systems Canada  
Lloyd's Aviation  
LPS Aviation Inc.  
Lyondell Chemical Company

Marsh Canada Limited  
MCC Financial Corporation  
Ministère des Transports de l'Ontario, Bureau  
de l'aviation  
MTU Maintenance Canada

NAV CANADA  
Newfoundland Bonding & Composites  
Nobbs, Woods, Kavanagh & Bateman  
Northwest Airlines, Inc.  
Northwestern Ontario Air Carriers Association

Ogilvy Renault  
Osler, Hoskin & Harcourt LLP

Paterson, MacDougall  
Piedmont Aviation Services, Inc.  
Plattsburgh Airbase  
PLH Aviation Services Inc.  
Policyshop.com  
Pratt & Whitney Canada Inc.  
PricewaterhouseCoopers LLP  
PSA Insurance Services Ltd.  
Purolator Courier Ltd

Rapid Aircraft Repair Inc.  
Raytheon Aircraft Company  
Rockwell Collins Inc.  
Rohmer & Fenn

Saab Aircraft Leasing  
Saskatchewan Institute of Applied  
Shell Canada Products Limited  
Standard Aero Limited  
Stephenville Airport Corporation  
Sypher: Mueller International Inc.

Temple Scott Associates Inc.  
The Van Horne Institute  
Tradewind Scientific Ltd.  
Transport Canada  
Transportation Partners International

Union Carbide Canada Inc.  
United Airlines, Inc.  
United Parcel Service Canada Ltd.  
US Airways, Inc.

Vista Cargo International Inc.

Wagner International Insurance Brokers  
William F. Clark  
Willis Corroon Aerospace  
Willis Lease Finance Corporation  
Wilson Aircraft, Div. of 913661  
Winnipeg Airports Authority Inc.

Zero Gravity Corporation

# Membres de l'ATAC (au octobre 2000)

## MEMBRES AFFILIÉS

Alberta Aviation Council

British Columbia Aviation Council

Canadian Business Aircraft Association  
Canadian Owners and Pilots Association

Fédération canadienne des municipalités

Helicopter Association International

Manitoba Aviation Council

National Air Transportation Association  
Northern Air Transport Association

Saskatchewan Aviation Council





**Membres honoraires à vie**  
(révisé octobre 2000)

**1976 D.N. (Don) Watson**

Président à la retraite, Pacific Western Airlines

**1977 Al Smith**

Président, Smith Airways Limited

**1978 Jack Fleming**

Président, Dominion Pegasus Helicopters

**1978 Max Ward**

Président, Wardair Canada (1975) Limited

**1979 H.D. (Don) Cameron**

Vice-président principal, Administration et Affaires publiques, CP Air

**1980 Jack Scholefield**

Président, Laurentide Aviation Limited

**1981 Claude Taylor**

Président et Chef de la direction, Air Canada

**1982 Dave Jacox**

Vice-président, Pacific Western Airlines

**1983 Ian Gray**

Président à la retraite, CP Air

**1984 T.L. (Tom) Spalding**

Vice-président exécutif, Wardair International Ltd.

**1985 A.C. (Angus) Morrison**

Président et Chef de la direction, Association du transport aérien du Canada

**1987 Rhys Eyton**

Président du conseil et Chef de la direction, Lignes aériennes Canadien international Ltée.

**1988 Pierre J. Jeannot**

Président et Chef de la direction, Air Canada

**1988 Stanley M. Deluce**

Président du conseil d'administration, Air Ontario

**1989 Donald S. McClure**

Moncton Flight Centre

**1994 Charles H. Simpson**

Vice-président exécutif à la retraite, Opérations, Air Canada

**1995 T.A. (Al) Kaptj**

Directeur général, Trans North Helicopters

**1997 Jean-Jacques Bourgeault**

Vice-président exécutif principal, Air Canada

**1999 C.A.L. (Arnold) Morberg**

Président, Calm Air International Ltd.

**1999 Harry Steele**

Président du conseil et Chef de la direction, Newfoundland Capital Corporation Limited

*En mémoire des membre honoraires à vie suivants qui sont décédés depuis la publication de notre dernier rapport annuel. Nous le regretterons.*

**E. Patrick Callison**

(Retraite) Fondateur de Klondike Helicopters

A reçu la distinction de membre honoraire à vie en 1991

## Personnel de l'ATAC

<b>Officer</b>	<b>Ext.</b>	<b>Assistant</b>	<b>Ext.</b>
Les Aalders VP – Engineering & Maintenance	308	Zeny Aquino	305
Warren Everson VP – Policy & Strategic Planning	314	Pamela McGann	317
Fred Jones VP – Flight Operations	307	Jeanie Peppy	304
Cliff Mackay President & CEO	313	Debbie Simpson	312
Glenn Priestley VP – Fixed Wing Air Taxi and Flight Training	309	Zeny Aquino	305
Michael Skrobica VP – Industry Monetary Affairs	310	Pamela McGann	317
		Linda Watson - Accountant	311

For more information on ATAC, or to speak with an ATAC officer, please contact:

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
255 Albert Street, Suite 1100  
Ottawa, Ontario K1P 6A9  
Tel: (613) 233-7727  
Fax: (613) 230-8648  
Internet: <http://www.atac.ca>