

L'Association du Transport Aérien de Canada

Rapport Annuel 2001



Au Service de l'Aviation Commerciale

Page d'accueil

1.	Énoncé de mission et objectifs	1
2.	ATAC Conseil d'administration 2001-2002	2
3.	Message du président du Conseil.....	4
4.	Message du président	6
5.	Rapports des agents	13
5.1	Rapport sur la politique et planification de la stratégie	13
5.2	Rapport de la division des Affaires monétaires de l'industrie.....	15
5.3	Rapport de la division des Opérations de vol	16
5.4	Rapport de division des Avions-taxi et de la formation en vol.....	20
5.5	Rapport de la division Ingénierie et maintenance.....	23
6.	Comités	28
7.	Statistiques	32
8.	États financiers	47
9.	Membres	60
10.	Membres honoraires à vie	64
11.	Personnel	66

1. Énoncé de mission et objectifs

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.
- Informer 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.



2. ATAC Conseil d'administration 2000-2001

Président du Conseil d'administration

Douglas Port Premier vice-président, Service clientèle, Air Canada – Calgary, Alberta

Président et Chef de la direction

J. Clifford Mackay Président & chef de la direction, ATAC – Ottawa, Ontario

Premier vice-président

Patricia Kennedy Directrice des opérations, Pacific Flying Club – Delta, British Columbia

Deuxième vice-président

Donald P. Kennedy Premier vice-président – Affaires de l'entreprise, Canada 3000 Airlines Ltd. – Toronto, Ontario

Trésorier honoraire

Dennis Cooper Directeur opération, Sky Wings Aviation Academy Ltd. – Penhold, Alberta

Secrétaire honoraire

Barry Lapointe Président, Kelowna Flightcraft Ltd. – Kelowna, British Columbia

Ancien président du conseil d'administration

Jim Glass Directeur général, Transwest Air – Prince Albert, Saskatchewan

Administrateurs

- Michael S. Bland Directeur général, Gander Flight Training – Gander, Newfoundland
- Bob Davis Président, First Air – Carp, Ontario
- Harvey J. Friesen Président, Bearskin Airlines – Sioux Lookout, Ontario
- John D. Issenman Président, Corporation internationale des services aériens PROAV – Gloucester, Ontario.
- T. Al Kapy Directeur général, Trans North Helicopters – Whitehorse, Yukon.
- Stephen Markey Vice-président, Relations gouvernementales et Affaires réglementaires, Air Canada – Ottawa, Ontario
- Dan Munro Président, National Helicopters Inc. – Kleinburg, Ontario
- Joseph D. Randell Président et Chef de la direction, Air Canada Regional Inc. – Enfield, Nova Scotia
- John M. Scholefield Président, Laurentide Aviation – Les Cedres, Quebec
- Tim Vaillancourt Vice-président, Opérations, Provincial Airlines – St. John's, Newfoundland

**Michel Leblanc, Royal Aviation – démissionné au cours de l'année.*



3. Message du président du Conseil

Douglas Port

Senior Vice President Customer Relations, Air Canada

J'aimerais commencer mon rapport de la seule manière qui, à mon avis s'impose à l'industrie, en exprimant nos condoléances pour les tragiques événements du 11 septembre 2001.

Pour les transporteurs aériens, les attaques terroristes sur le World Trade Centre et le Pentagone ont été doublement troublantes. Voir des aéronefs commerciaux, qui sont des outils d'une industrie pacifique et progressive, utilisés à des fins aussi perverses a été extrêmement dévastateur tant au niveau personnel que professionnel.

Cette année aura été bien éprouvante, mais après le 11 septembre, nous sommes passés à un nouveau niveau de défi. Et, par la même occasion, le transport aérien au Canada et dans le monde n'a jamais eu une importance aussi cruciale.

En tant que transporteurs, nous appuyons l'économie canadienne comme employeur et comme entreprise qui sert de moteur aux affaires. Comme industrie, nous relions notre pays avec nos amis, nos alliés et nos partenaires commerciaux tout autour du monde. Comme symbole, notre existence même dit au monde que la civilisation ne sera pas détruite par des actes criminels.

Notre industrie est mise à l'épreuve et il est du devoir de chacun d'entre nous de relever le défi et de surmonter cette épreuve. Tous les membres de l'ATAC ont le devoir de continuer à servir les Canadiens d'une manière sûre et efficace. Tous les membres de l'ATAC ont un rôle à jouer pour contribuer aux buts et aux besoins communs de notre industrie. Tous les membres de l'ATAC ont la responsabilité d'entretenir des relations étroites de collaboration avec nos gouvernements, les services de réglementation et entre nous.

L'industrie continue d'être confrontée aux mêmes défis qui se présentent depuis des années : l'augmentation des coûts, la surcapacité, la déréglementation globale et l'instabilité financière. Les événements du 11 septembre et leurs répercussions, cependant, ont suscité une nouvelle urgence et augmenté la complexité de la situation.

Aujourd'hui, nous devons faire tout ce que nous pouvons pour rétablir la confiance du public dans le secteur de l'aviation et rassurer nos clients en leur prouvant que nous leur offrons une option de transport sûre, efficace et fiable. À tous les niveaux, chaque jour, nous devons regagner leur confiance et leur clientèle.



Le but de l'ATAC reste ce qu'il a toujours été, construire une industrie aérienne solide – une industrie qui continuera à contribuer au bien-être économique et social de ce pays pour des décennies. L'aviation canadienne a déjà affronté et surmonté l'adversité et je suis convaincu que nous y parviendrons de nouveau.

Au nom du conseil d'administration, j'aimerais remercier mes collègues membres du conseil, y compris Michel Leblanc qui a quitté le conseil un peu plus tôt cette année, de leur appui. Enfin, je veux adresser des remerciements particuliers au personnel de l'Association du transport aérien du Canada pour son engagement l'an dernier et surtout pour son travail sous la direction de Cliff Mackay, au cours des longues journées qui ont suivi le 11 septembre.

Bonne chance à tous pour l'an prochain.



Douglas Port
président du Conseil

4. Message du président

Clifford J. Mackay

Président et chef de la direction, ATAC

C'était le jour qui a suivi les attaques terroristes du 11 septembre – 3 h du matin, exactement. Mais, vous ne l'auriez pas su à moins d'avoir regardé à la fenêtre.

Toutes les lampes de l'ATAC étaient allumées, tous les membres du personnel travaillaient et les télécopieurs, les téléphones et le courrier électronique ne dérougissaient pas. À 3 heures du matin, nous avons lancé un appel conférence à plus de 100 personnes.

Nous étions tous bien éveillés cette nuit-là à l'ATAC mais ce n'était pas le travail courant.

Je ne veux passer vous raconter le détail de ce que l'ATAC et ses membres ont fait cette nuit-là et les jours suivants. La plupart d'entre vous savent bien les défis auxquels notre industrie a dû faire face et la quantité de travail que nous avons dû accomplir en très peu de temps.



La réponse de l'industrie aux attaques terroristes du 11 septembre a été l'activité la plus intense de cette année. Je suis extrêmement fier de la façon dont le personnel de l'ATAC et ses membres ont fait face à ce problème.

Le succès de l'ATAC pour rétablir la sécurité aérienne et restaurer la confiance des Canadiens dans le système du transport aérien et dans le règlement des problèmes comme les assurances et les indemnités montre bien ce que l'industrie peut faire en travaillant de concert.

Ces succès ne constituent qu'un microcosme d'une des années les plus remplies de l'ATAC. Les questions familières sur laquelle l'association a dû se pencher depuis plusieurs années – comme l'augmentation des coûts, la réforme de la réglementation et la restructuration globale – se sont augmentées de nouveaux problèmes comme la sécurité des aéroports, les passagers indisciplinés et le maintien de la concurrence nationale.

J'aimerais revoir quelques-uns des points saillants de cette année.

Sécurité de l'aviation

Depuis le 11 septembre, l'industrie du transport aérien est devenue un processus extrêmement intense et coûteux pour mettre en œuvre les nouvelles mesures de sécurité. Si ces mesures visent à combler les lacunes immédiates et évidentes que les terroristes ont exposé, l'ATAC a continué à travailler avec Transports Canada et d'autres services pour renforcer les normes des systèmes de sécurité de l'industrie.

La sécurité du transport aérien a été améliorée dans plusieurs zones clés.

- La sécurité des aéroports a été renforcée avec de meilleures procédures pour le filtrage des passagers et la fouille manuelle des sacs personnels.
- Les règlements régissant les choses qui peuvent être transportées dans les bagages de bord ont été resserrés.
- La présence de la police dans les aéroports canadiens a été triplée.
- L'industrie a accepté de verrouiller les portes du poste de pilotage pour tous les vols de passagers.
- De nouvelles normes de formation et d'essai ont été mises au point pour les dispositifs de filtrage et seront mises en place avant Noël. Ces améliorations fourniront une information à la minute sur les nouvelles menaces et les techniques de détection.
- Des équipements perfectionnés de détection des explosions et d'autres nouvelles technologies de sécurité seront déployées plus rapidement.

L'ATAC est également extrêmement heureuse que le gouvernement fédéral ait offert 79 millions de dollars pour compenser le coût de ces mesures de sécurité et de celles qui s'y ajouteront. Cette première étape est encourageante et nous invitons le gouvernement à s'engager davantage dans le financement de la sécurité.

L'engagement de l'industrie et du gouvernement en ce qui concerne la sécurité de l'aviation contribue déjà à restaurer la confiance du public pour le système aérien commercial. Je suis convaincu que les mesures qui s'annoncent pour le futur renforceront cette confiance encore davantage.

En même temps, notre examen de la sécurité de l'aviation au Canada a montré qu'elle est solide dans son ensemble. En fait, notre système – pour lequel le gouvernement établit des normes et vérifie la performance tandis que les entreprises privées assurent la sécurité – fonctionne si bien que les autorités américaines adopteront probablement un modèle similaire pour leur propre système.

Économie

Bien sûr, l'économie est le rideau de fond de tout ce qui s'est passé cette année. L'économie du Canada a commencé à décliner avant les attaques terroristes.

Dès le printemps, les transporteurs d'ici et des principaux pays de destination ont remarqué une baisse des voyages. Cette tendance s'est accélérée pendant l'été et, comme nous le savons, elle s'est intensifiée après le 11 septembre. Depuis, la récession dans la construction, l'incertitude des passagers et les pertes économiques directes de l'industrie ont suscité de graves problèmes financiers pour beaucoup de nos membres.

Les transporteurs aériens commerciaux – au Canada et dans l'ensemble du monde – ont fait face à de difficiles décisions d'affaires et d'autres options encore plus difficiles vont probablement se présenter.

Indemnités de l'industrie

La crise de liquidité causée par les attaques terroristes du 11 septembre a menacé directement la stabilité financière à court terme de plusieurs membres de l'ATAC.

Au nom de l'industrie, l'ATAC a travaillé avec David Collenette, ministre de Transports Canada, afin d'élaborer un programme d'aide financière pour compenser les pertes des entreprises canadiennes de transport aérien. C'est avec plaisir que l'ATAC a accepté les 160 millions de dollars de compensation du ministre qui visent à aider l'industrie mais nous espérons à continuer à travailler avec le ministre et son service pour surveiller et gérer les futurs défis financiers.

Couverture d'assurance

L'autre crise que le 11 septembre a soulevé a été la décision des assureurs de l'industrie de cesser de couvrir les dommages causés par la guerre et le terrorisme. Sans cette couverture, beaucoup de transporteurs aériens du Canada, d'aéroports et de fournisseurs de service de l'aviation seraient incapables de fonctionner.

L'ATAC travaille avec le ministre des Transports et d'autres parties de l'industrie pour mettre sur pied un plan qui engage le gouvernement fédéral à fournir une indemnité à l'aviation pour les dommages dus à la guerre et au terrorisme de la part de tierces parties aux fournisseurs de service de l'aviation. Cette couverture d'urgence nous a donné le temps de trouver une solution d'assurance plus permanente.

Projet de loi C-26

Avant le 1er septembre, l'ATAC avait eu une année occupée mais satisfaisante dans bien des domaines relatifs à la politique. L'intervention de l'Association concernant la législation du gouvernement fédéral pour la restructuration des lignes aériennes – mieux connue sous le nom de projet de loi C-26 - en est un bon exemple.

Si l'ATAC a appuyé d'une façon générale l'intention du projet de loi, elle a de sérieuses réserves en ce qui concerne plusieurs de ses aspects. Grâce à quelques interventions bien pesées, nous avons obtenu des changements clés dans plusieurs secteurs de la politique.

- Nous avons convaincu le Parlement que les stipulations qui forcent les transporteurs à maintenir le service sur les routes non compétitives pendant au moins quatre mois après la décision de mettre fin à une route, décourageraient les transporteurs d'essayer d'aller dans de nouveaux marchés. Le projet de loi a été changé pour inclure une exemption pour la première année d'exploitation.
- Les règlements concernant le fret aérien ont été changés pour tenir compte de la concurrence avec les autres modes de transport.
- Nous avons aussi réussi à montrer que les règlements en vigueur qui servaient à évaluer la dominance d'un transporteur dans un marché donné devaient être bien définis avant que le Bureau de la concurrence et l'Agence canadienne du transport les appliquent.

Bureau de la concurrence

Bien sûr, le projet de loi C-26 annonce aussi que le gouvernement fédéral revient aux règlements actifs de l'industrie aérienne commerciale. L'exemple le plus intéressant de tout cela a été la décision du Bureau de la concurrence du Canada d'enquêter sur la réaction d'Air Canada concernant les transporteurs à rabais.

Avec le projet de loi C-26, le commissaire de la concurrence a publié une ordonnance sans précédent interdisant à Air Canada de baisser ses prix sur certains vols intérieurs. Cette affaire a été soumise au Tribunal de la concurrence.

L'ATAC surveille de près le retour du gouvernement fédéral au règlement actif de l'industrie de l'aviation. Nous croyons que la concurrence dynamique suscitée par les diverses lignes aériennes créera suffisamment de concurrence pour réduire la nécessité du Bureau de la concurrence.

Plaintes des passagers

Le Bureau du Commissaire des plaintes du transport aérien est une autre création qui découle du projet de loi C-26. Ce Bureau a été créé en réponse aux craintes du gouvernement concernant le regroupement de l'industrie des lignes aériennes pour réduire le niveau de service aux clients.

Bien que le commissaire des plaintes du transport aérien ait reçu un énorme volume de plaintes des voyageurs, ce taux est revenu à des niveaux normaux. Nous croyons aussi que ce gros volume de plaintes au départ était dû aux complications à la fusion des deux plus gros transporteurs aériens du Canada et de la publicité initiale qui a accompagné la nomination du commissaire par le gouvernement.

Dans l'ensemble, le taux des plaintes pour le transport aérien commercial ne dépasse pas les autres grosses industries réglementées par le gouvernement et baissera probablement avec l'adaptation de l'industrie aux changements.

Loi sur l'aéronautique

L'ATAC a suivi de près les délibérations du gouvernement concernant la *Loi sur l'aéronautique* et y a contribué. Depuis longtemps, l'Association dit que la loi doit être modernisée et s'inquiète de plusieurs changements proposés.

Les parties concernant les responsables sont particulièrement inquiétantes. L'ATAC appuie le concept des responsables mais s'inquiète du fait que la loi les tienne pour responsables personnellement en d'échec de l'établissement et de la tenue à jour d'un système de gestion de la sécurité dans leurs entreprises.

La proposition du gouvernement visant à réglementer la gestion de la fatigue pour tous ceux qui travaillent à un poste de sécurité est également perturbante. L'expression de poste sensible à la sécurité est assez large pour inclure les bagagistes, les traiteurs, les répartiteurs et bien d'autres personnes. L'application des règlements de gestion de la fatigue aux gens qui travaillent dans ces classes de travail pourrait avoir des répercussions négatives graves sur l'industrie. L'ATAC s'efforce de s'assurer que cette condition est supprimée de la législation ou, pour le moins, bien définie et limitée.

Aéroports

L'ATAC voit deux développements positifs pour nos aéroports. Tout d'abord, le ministre des transports, a décidé d'introduire une *Loi sur les aéroports du Canada* qui, si tout va bien, apportera une solution aux inquiétudes concernant les pratiques en usage dans les aéroports. Et, ce qui est peut-être plus important, le gouvernement a aussi accepté de faire une étude des loyers d'aéroport.

L'ATAC suivra de près ce qui se présente à ce sujet. Nous continuerons aussi de demander au gouvernement fédéral aux autres questions importantes relatives aux aéroports, comme la viabilité des petits aéroports.

Passagers indisciplinés

Cette année, les médias ont concentré leur attention sur la question des passagers indisciplinés ainsi que sur les règles et procédures utilisées par les transporteurs aériens pour y faire face. Le gouvernement fédéral, en collaboration avec l'ATAC et d'autres groupes intéressés, a introduit de nouvelles procédures pour traiter les passagers indisciplinés. Les transporteurs aériens doivent maintenant faire rapport aux autorités sur l'activité des passagers indisciplinés et vers la fin de l'année, l'ATAC examinera les normes de formation des équipages pour s'assurer que tous les membres d'équipage sont entraînés à reconnaître et à faire face à ces passagers.

L'ATAC s'est battue pour introduire au Code criminel des modifications qui reflètent mieux la gravité des événements provoqués par des passagers indisciplinés. Nous sommes aussi entrés en contact avec les boutiques hors taxes pour demander leur aide afin de s'assurer que les boissons alcooliques hors taxes ne soient pas consommées avant ou pendant des vols commerciaux.

Les procédures de sécurité supplémentaires introduites après le 11 septembre faciliteront aussi la tâche des transporteurs à ce sujet.

Frais de survol de la FAA

Un des plus grands triomphes de l'année a été, pour l'ATAC, de réussir à contrer la dernière tentative de la FAA d'imposer des frais de survol. L'Association a mobilisé un groupe de neuf entreprises de transport aérien international contre l'imposition des frais, a porté l'affaire devant les tribunaux américains, et a gagné sa cause— et cela, par deux fois. La décision en notre faveur a été portée en appel, mais notre groupe d'avocats a bon espoir de la voir maintenue.

Notre victoire devant les tribunaux permettra à nos membres d'économiser beaucoup sur les coûts. La FAA avait estimé que les frais nets atteindraient environ 36 millions de dollars américains, et la moitié environ de ce montant aurait été imputée aux transporteurs canadiens.

Examen de la Loi canadienne sur les transports

Même si l'examen de la Loi canadienne sur les transports a porté essentiellement sur les questions de transport ferroviaire, il a donné lieu à quelques recherches sur l'aviation commerciale. On en a conclu à l'existence d'une saine concurrence dans le secteur du transport aérien.

L'ATAC souscrit totalement à la recommandation de la Commission d'examen de la LCT d'affecter les revenus provenant de la taxe sur le carburant des vols camionnés à la construction de routes. Nous avons longtemps soutenu que la taxe sur le carboréacteur devrait être éliminée progressivement puisque nous payons nos propres infrastructures.

La sécurité

Bien entendu, la sécurité du transport aérien du Canada demeure comme toujours la priorité absolue de l'ATAC. Les événements du 11 septembre ont peut-être changé beaucoup de choses, mais la détermination de notre industrie à assurer la sécurité des voyageurs canadiens demeure aussi forte que jamais. L'Association a accompli cette année des progrès remarquables dans le dossier de la sécurité..

L'ATAC a continué d'encourager et de favoriser l'adoption, par l'ensemble du secteur, de nouveaux systèmes de gestion de la sécurité. En fait, les nouveaux systèmes de gestion de la sécurité ont constitué le thème du séminaire tenu par l'ATAC en mai dernier.

L'Association a en outre donné l'exemple en établissant des normes de sécurité internationales. Elle l'a fait en faisant partie de l'Équipe chargée de la sécurité de l'aviation commerciale et de l'Équipe chargée de la sécurité de l'aviation dans l'avenir.

Autres questions

À titre de membre de la Coalition des usagers inquiets des aéroports, l'ATAC a continué d'inciter le gouvernement fédéral à se concentrer sur la question des loyers des aéroports et sur les problèmes financiers des petits aéroports. Sur ce dernier point justement, l'ATAC a fait beaucoup de progrès cette année en négociant avec les petits aéroports et les aéroports régionaux des accords lui permettant de percevoir des frais de facilitation et d'amélioration aéroportuaire pour leur compte.

L'ATAC a également continué de travailler à toute une série de questions concernant le service et la réglementation qui touchent tous les membres, petits et grands. Ce ne sont peut-être pas des problèmes dont on entend beaucoup parler, mais ils sont très importants pour nos membres et ils occupent une grande partie du temps des employés de l'ATAC.

Conclusion

Cette année, l'industrie canadienne du transport aérien a connu une crise, et nous avons su réagir. Nous allons ressentir les effets du traumatisme subi un certain temps encore, mais des signes encourageants nous portent à croire que les habitudes de voyages et les forces du marché qui ont façonné notre industrie demeurent.

L'ATAC sera là pour faire valoir les buts et les préoccupations de l'industrie de l'aviation. Et elle y parviendra avec l'appui de ses membres.

Pour terminer, j'aimerais remercier le conseil d'administration, et surtout notre président, M. Doug Port, du grand appui qu'il m'ont apporté. Ils ont toujours été là quand j'ai eu besoin d'eux.

Je tiens aussi à remercier tout particulièrement, au nom de l'ensemble du secteur, les employés de l'ATAC et les nombreuses personnes de notre industrie qui nous ont aidés à mettre en place les nouvelles mesures de sécurité. C'est en travaillant jour et nuit qu'ils ont permis à l'industrie de revenir à la normale aussi rapidement qu'elle l'a fait.



Cliff Mackay
Président

5. Rapports des agents

Rapport sur la politique et planification de la stratégie

Warren Everson, vice-président, Politique et planification stratégique

Contribution

L'ATAC a joué un rôle important dans les débats, aux niveaux national et international, pour la simplification des voyages des passagers, la sécurité de l'immigration et la responsabilité des transporteurs pour les déplacements illégaux des migrants.

Avant le 11 septembre, et surtout après cette date, les États se sont efforcés d'utiliser les informations des lignes aériennes sur les passagers dans leurs efforts visant la sécurité et les enquêtes. Si les transporteurs aériens canadiens ont collaboré sans réserve, l'ATAC a aussi travaillé fort pour négocier des systèmes raisonnables et rentables dans ce nouveau secteur. Dans le futur, nous espérons voir un système qui utilise les données sur les passagers pour remplacer une grande partie de l'étude coûteuse et à forte proportion de main-d'œuvre effectuée par des agents des Douanes et de l'Immigration afin de se concentrer sur la mise en œuvre de cibles clés et accélérer le traitement des autres passagers dans les aéroports.



Les considérations relatives à la sécurité se sont imposées au-delà de cette vision pour le moment mais à mesure que la technologie s'améliore, et que les nations collaborent plus efficacement, une importante évolution se produira et les transporteurs canadiens doivent être parmi les chefs de file qui profiteront de ces nouvelles occasions.

Taxes

À la suite d'une longue discussion entre les membres de notre comité des taxes, l'ATAC a présenté une soumission au ministre des Finances en septembre proposant des modifications aux taxes sur le carburant et la GST pour en tenir compte dans le prochain budget fédéral.

Le comité des taxes a aussi discuté avec le ministère du Revenu sur plusieurs nouveaux secteurs de taxes complexes comme l'échange de points de grands voyageurs et les applications du commerce électronique. En août, l'ATAC a aidé à réunir les membres pour aider un transporteur à se battre contre le ministère du Revenu sur la déductibilité des dépenses quotidiennes. Cette question touche tous les exploitants et nous avons insisté auprès des ministères des Finances et du Revenu pour qu'il reconnaisse la caractéristique spéciale du commerce des lignes aériennes dans l'application des taxes.

Passagers indisciplinés

L'ATAC a entrepris de s'occuper de la gestion d'une question d'un grand intérêt public en ce qui concerne les éléments d'ordre juridique, opérationnel et public. En réunissant nos membres pour résoudre des problèmes communs tout en négociant efficacement avec les responsables de Transports Canada, l'association a apporté de la cohérence pour une question de sécurité et de service complexe. Grâce à la participation des principaux transporteurs, le gouvernement et les médias ont confirmé que l'industrie a géré ce dossier efficacement.

Site Web

Tout au long de l'année, le site Web a été régulièrement mis à jour pour améliorer son utilité pour les membres et le public. Le site réservé à nos membres sert à la distribution rentable de la documentation et pour permet aux comités de discuter de questions plus facilement. Le site public est très utilisé par les journalistes et les chercheurs et offre aussi une tribune pour les messages de l'association au public intéressé.

En utilisant le site pour l'enregistrement à l'AGA et la publication de notre rapport annuel sur le site, nous avons réduit nos frais généraux et réduit les délais pour nos membres. De récentes innovations sur le site comportent une section sur l'aviation destinée aux jeunes, un calendrier des événements de l'aviation et le registre des passagers au départ du Canada, ce qui constitue le rapport le plus à jour sur les volumes de passagers actuellement disponibles.



Rôle représentatif

L'ATAC a accompli un gros effort pour accroître son profil cette année et servir de voix plus efficace pour l'industrie. Sur certaines questions, comme les passagers indisciplinés et la sécurité après le 11 septembre, par exemple, l'ATAC a joué un rôle prépondérant et efficace.

Le volume des appels des médias a continué d'augmenter tout au long de l'année et les journalistes ont indiqué que les données du site Web de l'ATAC sont d'une importance croissante pour eux. L'association s'est présentée quatre fois devant des comités du parlement. Notre nouveau comité de communicateurs a permis à des porte-parole de divers secteurs de discuter des demandes des médias, de commenter les messages de l'Association et d'échanger de l'information.

Rapport de la division des Affaires monétaires de l'industrie

Mike Scrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie

Sécurité et protection

Le 11 Septembre 2001 les attaques terroristes soulignent une nouvelle réalité de la sécurité de l'aviation. L'ATAC a permis une révision complète des normes de sûreté de l'aviation qui sont entrées en vigueur au cours des jours qui ont suivi les attaques du 11 Septembre.

Pour le compte de l'industrie, l'ATAC a participé au développement rapide d'un nouvel équipement de détection d'explosifs qui entrera en vigueur en 2001 dans les aéroports canadiens.

L'ATAC a également mis en vigueur une formation automatisée pour les commis à la présélection des passagers. Cette formation sera disponible au cours de cette année.

L'ATAC a pris part au Comité consultatif sur la sensibilisation de la sécurité de l'aviation canadienne qui a publié des textes sensibilisant les passagers et les travailleurs du secteur de l'aviation aux problèmes que pose la sécurité préventive.

L'ATAC faisait également partie de la délégation canadienne au Conseil de sécurité de l'OACI qui doit mettre à jour l'annexe 17 de l'OACI.

Affaires internes des aéroports

L'ATAC et le Conseil des aéroports du Canada ont poursuivi les assemblées conjointes sur les comités des affaires internes des aéroports et des lignes aériennes ce qui a permis de stimuler un meilleur débat sur plusieurs sujets concernant les aéroports.

Transports Canada est au stade final de sa révision quadriennale des administrations aéroportuaires. Le gouvernement a donné à entendre qu'il promulguera une nouvelle *Loi sur les aéroports*. Comme auparavant, l'ATAC continuera de participer à la rédaction en apportant le point de vue des transporteurs aériens.



Cette année cinq nouveaux aéroports font partie du Protocole d'accord sur les frais d'amélioration des aéroports dont : Halifax Sault Ste. Marie, Hamilton, Québec, et Gander. L'ATAC est l'administratrice de ce processus. Grâce à cet accord au cours de cette année, près de 89 millions \$CAN ont été collectés pour améliorations aux immobilisations aéroportuaires.

Un nouveau protocole d'accord sur les frais de supplément de service a été établi et mis en vigueur à Fredericton. Les frais, semblables aux AIF, peuvent également être utilisés pour combler les déficits d'exploitation des petits aéroports.

L'apport de l'ATAC sur la *Coalition des usagers des aéroports* été important, il s'agit d'une grosse coalition d'intéressés qui tente d'avoir une influence sur la politique gouvernementale sur les frais d'exploitation des aéroports et sur la viabilité des petits aéroports.

Frais d'utilisation

Le 31 juillet 2001, la cour d'appel des États-Unis a annulé le règlement intermédiaire et final sur les frais de survol de la *Federal Aviation Administration (FAA)*. L'ATAC a mené la contestation judiciaire internationale à ce règlement. La FAA estime que 36 millions \$US par année sont collectés grâce à ce règlement – l'ATAC estime à son tour qu'un peu moins de la moitié de cette somme est versée par les transporteurs aériens canadiens. La FAA fait appel.

L'ATAC a également participé à la cinquième révision annuelle de NAV CANADA sur les frais imposés aux usagers.

Rapport de la division des Opérations de vol

Fred Jones, vice-président, Opérations de vol

Améliorations de l'efficacité du système SNA

Cette année, l'ATAC a concentré son attention sur diverses questions relatives au SNA. Pour répondre aux inquiétudes des membres, un comité mixte spécial, composé de NAV Canada et du secteur de l'aviation commerciale, a été créé pour rechercher des moyens de renforcer et d'organiser l'efficacité du système SNA.

Plus récemment, cette initiative a mené à la création du contrôleur de performance des aéroports et de l'espace aérien (AAPM) qui fournira des mesures en ligne de la performance du SNA dans les principaux aéroports canadiens et dans leur voisinage. D'autres améliorations de l'efficacité sont prévus dans le futur.

Aide à l'affichage des pistes convergentes (CRDA)

À la suite de la demande de l'ATAC visant l'augmentation de l'efficacité et de la capacité des aéroports, NAV CANADA a mis au point une aide à l'affichage des pistes sécantes. Le CRDA augmente l'efficacité des opérations sur les pistes sécantes et améliore d'une façon générale le séquençement des aéronefs à l'approche.

Le CRDA est opérationnel à Calgary et a été introduit comme spécialité à Vancouver Est comme outil de séquençement en route. Le système devrait être complètement en place à Vancouver et Toronto à la fin de l'année prochaine.

Expansion des routes aléatoires

À la suite d'une demande des exploitants pour des routes demandant un minimum de temps et de trajectoire, le programme des routes aléatoires a été étendu au delà du niveau FL290.



RSVM dans le Nord

À la suite des pressions pour une augmentation de la capacité et de l'efficacité en route dans l'espace aérien du Nord du Canada, les minima d'espacement vertical réduit (RVSM) sont élargis pour inclure une grande partie du Nord canadien à compter du 18 avril 2002.



Couverture radar améliorée dans le Nord

Une couverture radar plus étendue sera mise en service cette année à Kuujuaq et Yellowknife pour améliorer l'efficacité dans le Nord.

Resectorisation IFR

Un espace aérien national IFR en route sera réattribué dans les trois ACC de l'Ouest (Vancouver, Edmonton et Winnipeg) au début de 2003 pour améliorer le trafic aérien qui est essentiellement est-ouest au Canada.

Centralisation de l'information de vol

Le projet de centralisation de l'information de vol (FIC) de NAV CANADA réduira le temps d'attente et améliorera la qualité et l'efficacité des exposés météorologiques pré-vol.

Promotion des approches GPS dans le Nord du Canada

Les approches GPS peuvent considérablement améliorer la sécurité et l'efficacité dans le Nord et les communautés isolées. À la suite des inquiétudes manifestées par les membres, l'ATAC a appuyé la décision de NAV CANADA de faire d'importants investissements dans la technologie GPS dans le Nord canadien. Ces investissements ont conduit à la mise au point d'environ 50 nouvelles approches GPS.

Opérations LAHSO/SIRO

L'ATAC a participé à d'importantes consultations sur les nouveaux règlements relatifs aux opérations d'atterrissage avec attente à l'écart/utilisation simultanée de pistes sécantes.

Comportement des passagers à l'égard de l'équipage

L'ATAC a proposé d'importantes améliorations au nouveau règlement sur le comportement des passagers en ce qui concerne les rapports obligatoires et la formation des équipages. L'Association continue d'exiger que des changements soient apportés au Code pénal pour tenir compte des comportements graves à l'égard de l'équipage.

Questions relatives aux performances des aéronefs

L'ATAC vient de mettre fin à trois ans de participation à un groupe de travail sur l'harmonisation de la performance. Diverses questions relatives à l'harmonisation internationale des règles de performance ont fait l'objet de discussion dans le contexte des réalités des opérations, de la flotte et de l'environnement canadiens.

Aspect public de l'aviation commerciale au Canada

Au cours de l'année dernière, l'ATAC a présenté une image qui montrait son souci de la sécurité pour la communauté de l'aviation commerciale au moyen du Web, en parlant de ses engagements, par l'intermédiaire de la télévision, de la radio et des médias écrits.

Bruit

L'ATAC a investi beaucoup de temps pour la révision du processus de modification des règlements relatifs au bruit dans les aéroports commerciaux et continue d'encourager le ministre à utiliser son autorité statutaire pour intervenir sur les questions qui pourraient toucher l'infrastructure nationale du bruit au Canada.

Dans le courant de l'année dernière, l'ATAC a contribué à la promotion des intérêts de nos membres à l'occasion de tribunes publiques et dans le cadre de comités techniques sur le bruit à Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

Sécurité dans le poste de pilotage dans un environnement beaucoup plus sûr de l'aviation

À la suite des tragiques événements du 11 septembre 2001, l'ATAC a rapidement conclu ses discussions avec Transports Canada sur les nouveaux règlements afin d'augmenter la sécurité dans la cabine de conduite et sur le strapontin à bord des aéronefs canadiens.

Normes de certification des aéroports

L'ATAC a investi beaucoup de temps et d'effort en consultation sur les nouvelles normes proposées pour la certification des aéroports.



Systeme d'intervention d'urgence des aéroports

L'ATAC continue d'investir des ressources considerables dans les consultations finales sur la nouvelle norme proposee d'intervention d'urgence pour les petits aéroports.

Systemes de gestion de la securite

En consultation avec les membres des lignes aeriennes, l'ATAC a appuyé les nouveaux reglements qui visent a rendre les systemes de gestion de la securite obligatoires pour tous les exploitants de lignes aeriennes en 2002. Des reglements semblables sont etudies par l'industrie pour les exploitants d'avions-taxis et d'avions-navettes.

Modifications apportees a la Loi sur l'aeronautique

L'ATAC a presente des soumissions verbales et ecrites sur les modifications proposees a la *Loi sur l'aeronautique* qui constitue l'autorite pour le reglement et les normes de l'aviation canadiens.

Tribunal d'appel du transport du Canada

L'ATAC a presente des commentaires ecrits detaillés au sujet d'une tribune proposee d'appel multimodale pour les titulaires de document de l'aviation canadiens qui font l'objet de mesures d'application de la loi ou de mesures contre leur licence de la part de Transports Canada. L'ATAC a presente des commentaires ecrits detaillés au sujet d'une tribune proposee d'appel multimodale pour les titulaires de document de l'aviation canadiens qui font l'objet de mesures d'application de la loi ou de mesures contre leur licence de la part de Transports Canada.

Maintenance des pistes en hiver et rapport

En reponse aux inquietudes des membres face au manque d'uniformite dans les procedures de rapport et de maintenance, l'ATAC a etabli un groupe de travail afin d'examiner les questions applicables aux pistes en hiver sur une base nationale. Ce groupe de travail a recemment soumis une serie de modifications aux reglements qui ont ete passes par le CCRAC.

Frequence discrète pour les pompiers et l'equipage de conduite

En reponse aux inquietudes des membres aux problemes de communication eventuels en cas d'urgence au sol, l'ATAC a lance une nouvelle norme d'aéroport qui introduit une frequence discrète et de nouveaux signaux manuels pour ameliorer les communications entre les pompiers et les equipages de conduite en cas d'urgence.

Rapport de division des Avions-taxis et de la formation en vol

Glenn Priestley, vice-président, Voilures fixes, avions-taxis et formation en vol

Étude des ressources humaines des pilotes professionnels au Canada

L'étude sur les ressources humaines des pilotes professionnels au Canada (*Human Resource Study of the Commercial Pilot in Canada*) de l'ATAC s'est terminée à temps pour la réunion du conseil de l'ATAC du printemps 2001 et a été un des succès les plus importants de l'année. L'ATAC a pris la responsabilité directe de la gestion de cette étude, agissant comme entrepreneur général et gérant jusqu'à six sous-traitants. Cette étude a été très bien reçue en général.

Plus de 3000 copies du rapport ont été distribuées à chaque organisme d'aviation du pays et à tous les bureaux DRHC, les missions commerciales du Canada et à diverses personnes dans plus de 20 pays.

Une conférence avec les médias s'est également tenue en conjonction avec le rapport pour établir le profil de l'industrie de l'aviation générale. L'événement a donné lieu à une des meilleures couvertures par les médias dont l'industrie de l'aviation générale ait jamais fait l'objet.



CD-ROM sur l'aviation au Canada

L'ATAC a mis au point et distribué plus de 3000 CD-ROM intitulés *Aviation au Canada (Aviation in Canada)* dans les écoles secondaires. Le projet a pris naissance après une invitation de Transports Canada à encourager davantage les jeunes Canadiens à envisager des carrières dans l'aviation canadienne. Il répondait aussi à une demande des membres qui désirent que l'ATAC s'engage dans une promotion plus positive de l'industrie de l'aviation.

Le CD-ROM a été entièrement financé par les commanditaires qui comprennent l'AON, Transports Canada, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et l'Association canadienne des propriétaires et pilotes. Le CD-ROM s'est aussi révélé utile pour les expositions commerciales.

Niveau de service

Des progrès importants ont été accomplis pour l'identification et les mesures prises afin de résoudre les principaux problèmes de fourniture de service du gouvernement y compris une directive visant à établir une norme de service pour le 30 septembre 2001. L'ATAC a effectué des pressions pour cette norme depuis que les frais d'utilisateurs ont été introduits.

Modèle de résolution des conflits

Le modèle de résolution des conflits - qui avait été entrepris par l'ATAC - est maintenant utilisé par Transports Canada pour offrir un processus mieux défini afin de résoudre les questions qui surgissent au sein de l'industrie de l'aviation.

Groupe de travail sur les normes concernant les instructeurs

Le travail du *Groupe de travail sur les normes concernant les instructeurs* s'est terminé en mars 2001 et est la dernière étape en vue de l'élaboration d'une *Licence de pilote professionnelle intégrée*. Le groupe de travail était une entreprise conjointe entre Transports Canada et l'ATAC. Cette dernière fournissant l'aide pour les voyages afin de permettre aux membres clés de participer aux réunions.

Les recommandations du groupe de travail ainsi que les questions soulevées par l'ATAC sur les exigences de la réglementation en corrélation avec celles de l'ICPL devraient aider Transports Canada à élaborer une norme de formation utilisable, de haute qualité et reconnue par le monde entier pour 2002.

Normes de sécurité des opérations

L'ATAC a travaillé avec Transports Canada à l'élaboration d'une norme de sécurité raisonnable pour les opérations commerciales VFR et de nuit et pour la mise au point d'une solution de compromis de façon à permettre aux exploitants d'utiliser les mêmes aéronefs dans les opérations 703/704.

Création d'un marché d'exportation

Cette année, la phase 3 du programme de création d'un marché d'exportation a répondu à trois buts:

- une concentration de l'intérêt pour les possibilités d'un tel marché aux États-Unis;
- l'augmentation de la présence dans les marchés européens et internationaux grâce à l'élargissement des relations avec le ministère du Commerce international et les service du délégué commercial;
- l'embauche d'un consultant en recherche pour améliorer la présence en ligne.

Les exposés sur l'étude de secteurs ont été préparés pour la conférence internationale des écoles de vol à Orlando et le symposium mondial de la formation des lignes aériennes à Atlanta.

Présence en ligne et rapports

Il y a quatre ans, presque aucun membre de l'ATAC n'avait accès à Internet – aujourd'hui, ils sont presque tous en ligne. Les capacités en ligne plus considérables de l'ATAC ont profité aux membres en éliminant le coût des envois volumineux et en facilitant le partage de l'information de l'Association avec les membres.

Le rapport mensuel de l'aviation professionnel de l'ATAC s'est révélé très populaire. Son format vient de changer pour attirer d'autres membres sur le site Web de l'ATAC.

Liaison avec les associations membres

L'amélioration des communications en ligne a augmenté la capacité de l'ATAC à travailler efficacement avec les associations membres. Grâce à son programme de rayonnement, l'ATAC assiste et participe aux réunions annuelles de la plupart des associations de l'industrie. Cette année, l'ATAC a assisté à des réunions avec l'Association canadienne des propriétaires et pilotes, la Ligue des cadets de l'air du Canada, le B.C. Aviation Council, le Manitoba Aviation Council et divers organismes américains et internationaux.

Liaison avec le gouvernement et les services de réglementation

Les exposés sur les questions relatives à l'aviation professionnelle ont été préparés pour le Tribunal de l'aviation civile et les délégués commerciaux du ministère des Affaires étrangères.

Pour la première fois, l'ATAC a participé directement aux événements gouvernementaux y compris l'atelier de l'ATAC au séminaire sur la sécurité de l'aviation canadienne et les cours de recyclage des instructeurs de Transports Canada. L'ATAC a aussi contribué à la commandite de *l'examen de la sécurité locale du Toronto métropolitain* et des *Équipes consultatives mixtes sur le projet de mise en œuvre des centres d'information de vol* de NAV Canada.

Petits aéroports

L'intérêt accru de l'ATAC pour les petits aéroports et les aéroports régionaux a amélioré la compréhension locale de la valeur de l'aviation professionnelle et des structures de gestion nécessaires pour la participation des parties intéressées locales en vue de l'établissement d'une politique d'aéroport (comités pour le bruit, par exemple).



Autres secteurs

Les **Prix pour innovation de l'ATAC** ont été inaugurés avec succès à l'occasion de l'AGA 2000 de l'ATAC à Vancouver. Ces prix visent à renforcer les connaissances de l'industrie sur les meilleures pratiques et autres œuvres importantes comme l'étude du secteur, le niveau de service et les nouveaux efforts en collaboration.

L'ATAC a poursuivi sa contribution au **Programme de bourse de vol pour les cadets de l'air** qui a permis à environ 180 cadets de l'air d'apprendre à voler dans 12 écoles membres de l'ATAC.

La demande de propositions pour le renouvellement du **Programme d'assurance de flotte** de l'ATAC a été publiée en mars et la sélection finale sera annoncée à l'AGA 2001 de l'ATAC à Toronto les 4-6 novembre 2001.

Grâce aux efforts du comité d'orientation des directeurs de formation de vol du personnel de soutien de l'ATAC, la participation des écoles de pilotage, des exploitants d'avions-taxis et des membres affiliés à l'AGA et à l'exposition commerciale a considérablement augmenté.

Rapport de la division Ingénierie et maintenance

Les Aalders, vice-président, Ingénierie et maintenance

Comité de l'ingénierie et de la maintenance

Pendant l'assemblée générale annuelle (AGA) à Vancouver le 14 novembre 2000, le comité de l'ingénierie et de la maintenance s'est réuni pour une journée de discussions et d'exposés. En outre Transports Canada et le Conseil canadien de l'entretien des aéronefs (CCEA), pour la première fois Boeing et Airbus ont été invités à présenter des exposés. Boeing a parlé du vieillissement des systèmes de bord (*Ageing Aircraft Systems*) alors qu'Airbus traitait de la technologie d'amélioration de la fiabilité, de la puissance prédictive, des processus analytiques et de contrôle (*Technology to Improve Reliability, Predictability, Analyses and Surveillance*). Ces exposés furent très appréciés.

Le comité directeur de l'ingénierie et de la maintenance s'est également réuni trois fois au cours de l'année pour assumer la direction et participer à la planification du comité.

Activités de la CCRAC (Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne)

L'ATAC continue à participer activement aux réunions concernant l'ingénierie et la maintenance du CCRAC de Transports Canada. Celles-ci comprennent les commissions techniques du CCRAC pour la Partie V Maintenance et fabrication, partie V Homologation d'aéronefs, partie VI Règlements généraux d'utilisation et de vol des aéronefs, et partie VII Opérations aériennes commerciales (CASO); ainsi que les groupes de travail associés. Les commissions techniques des Partie VI et VII sont principalement intéressantes vu la portée « opérationnelle » des règlements qui portent généralement sur la conception et la maintenance du matériel.

Les membres de l'ATAC sont encouragés à s'impliquer dans des domaines qui les intéressent.

- **Commission technique de la maintenance et de la fabrication**
 - Le vice-président, maintenance et fabrication de l'ATAC est le coprésident de cette Commission technique.
 - Divers RAC et Normes traitant de la maintenance ont été établis ou révisés par des propositions de modification (NPA) inclus les parties PDA/PMA, les consignes de vol, l'arrêté spécial sur les certificats de navigabilité des aéronefs, le permis de vol, l'autorisation d'exploitation commerciale et autres.
- **Commission technique sur l'homologation d'aéronefs**
 - Plusieurs RAC et normes traitant d'ingénierie ont été révisés incluant des sujets tels le règlement sur les changement de produits (CPR) et les parties PDA/PMA.
 - Un groupe de travail sur l'harmonisation du processus d'homologation a été mis en place pour répondre à la consolidation du RAC et des manuels de navigabilité (AWM) 511 et 513 ainsi que l'harmonisation correspondante avec FAR et JAR 21. Ils ont été remplacées par RAC 521 et AWM 521. Les sous-groupes de ce très grand projet poursuivent leurs rencontres régulières. On espère pouvoir terminer ce projet en 2002.



- L'étude de faisabilité sur l'homologation unique et mondiale est en cours et devrait être terminée en temps pour la prochaine conférence annuelle international de la FAA et de la JAA en juin 2002.
- **Commissions techniques sur les Règlements généraux d'utilisation et de vol des aéronefs (GOFR) et sur les Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (CASO).**
 - Le système d'évitement d'obstacles au sol (TAWS), le système anticollision embarqué (ACAS) et la radiobalise de détresse (ELT) faisaient partie cette année des questions débattues qui ont eu besoin d'un suivi de Transports Canada afin de formuler des règlements plus réalistes et/ou des dates d'entrée en vigueur.
 - Les systèmes de gestion de la sécurité restent un sujet de discussion. Un effort est fait pour s'assurer que les diverses directions de Transports Canada soient cohérentes et que les systèmes de gestion de la sécurité puissent être effectivement mis en application par les diverses compagnies affectées.
- **Le groupe de travail MMEL/ MEL (liste minimale d'équipements de référence/liste minimale d'équipements)**
 - Au cours de l'année dernière ce group s'est réuni et a entrepris des améliorations au TP9155 et a étudié d'autres changements au manuel d'orientation MMEL.
- **Le groupe de travail sur les suggestions volontaires et non punitives**
 - Le Vice-président, maintenance et fabrication de l'ATAC est le coprésident de ce groupe de travail.
 - Ce groupe a été formé ce printemps pour voir au besoin de nouveaux programmes sur la sécurité. D'autres systèmes tel que Securitas du Bureau de la sécurité des transports du Canada, l'ASRS de la FAA/NASA et le CHIRP du Royaume Uni sont utilisés comme modèles à des fins de comparaison. Le groupe s'est vu demandé de faire ses recommandations à la Commission technique de la partie I du CCRAC en 2002.
- **Groupe de travail sur l'équipement de survie**
 - Cette année, on a publié un rapport final du groupe de travail, comprenant des avis contraires.



Initiatives pour la sécurité

Grâce à sa participation active aux activités de Transports Canada liées à la sécurité, l'ATAC continue à promouvoir la sécurité au sein de l'ATAC et de l'Aviation canadienne en général, tels le Séminaire de sécurité aux aéroports canadiens (CASS), le CCRAC, l'équipe de sécurité de l'aviation civile (CAST), et l'équipe de sécurité de l'aviation à venir (FAST). CAST et FAST comprennent tous les deux des organismes de réglementation et des associations internationaux représentant les exploitants, les fabricants et les employés. L'ATAC continue à appuyer la formation en études des facteurs humains ayant trait à la maintenance aéronautique conjointement avec les membres de l'ATAC, l'Association du transport aérien (ATA), Transports Canada, la *Civil Aviation Authority* de Grande Bretagne et la FAA.

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

En tant qu'un des deux directeurs-coordonnateurs sur le CCEA, le vice-président, ingénierie et maintenance offre un encadrement et de l'appui sur les questions clés du CCEA. Les membres de l'ATAC sont encouragés à échanger des opinions afin de bien s'acquitter des besoins du secteur.

Au cours de cette année, il y a eu bien des changements au CCEA. Plusieurs membres importants de l'ATAC sont actuellement en train de mettre en place un système de gestion des erreurs dues aux facteurs humains. Une nouvelle étude du secteur de la maintenance aéronautique a commencé grâce à l'appui du Développement des ressources humaines Canada (DRHC). Pour la première fois, cette étude inclura les compétences de fabrication. La CCEA a été engagée pour coordonner ce projet, qui devrait être achevé en 2002.



Harmonisation JAA/FAA

Le vice-président, ingénierie et maintenance de l'ATAC a participé à la 18^{ème} conférence internationale de la JAA/FAA. La réunion de cette année a mis en évidence qu'il s'agit vraiment d'un forum international et qu'il ne traite pas uniquement des problèmes d'harmonisation comme par le passé. Les autorités, les fabricants et les exploitants des divers pays dans le monde prennent une part active dans le développement de concepts de réglementation tout en maintenant l'harmonisation lorsque possible. L'étude de faisabilité pour déterminer s'il est possible ou non d'avancer vers l'établissement d'un seul code global d'homologation d'aéronef est à l'étude depuis un an et devrait être terminée avant la prochaine conférence annuelle.

La coopération internationale d'ingénierie et de maintenance

L'ATAC encourage la coopération et les échanges de renseignements techniques entre les organisations aéronautiques. Ces organisations comprennent l'IATA, l'ATA des États-Unis, l'AAPA (Association des compagnies aériennes de l'Asie et du Pacifique), l'AEA (Association des compagnies européennes de navigation aérienne) et l'AITAL (l'association des compagnies aériennes d'Amérique Latine).



Commission des affaires environnementales (EAC)

Pour la première fois, la Commission des affaires environnementales s'est réunie au complet à Vancouver, pendant l'AGA de 2000. L'assemblée de l'EAC a réuni beaucoup de participants qui ont trouvé la séance informative et une source d'inspiration quant aux nombreux thèmes d'ordre environnemental qu'elle a touché. L'EAC s'est également réunie au cours de l'année sur une base empirique et selon les besoins.

L'ATAC a travaillé de pair avec Transports Canada pour mettre au point un programme méthodique et volontaire de réduction des gaz à effet de serre pour les compagnies membres de l'ATAC. Un projet d'accord en est au stade final de rédaction et sera présenté à l'EAC pour d'autres consultations lors de la réunion de la commission à l'AGA de 2001.

La 5^{ème} réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a eu lieu à Montréal en janvier 2001. Plusieurs propositions ont été adoptées au cours de CAEP 5, lesquelles ont ensuite fait l'objet d'autres discussions pendant les journées d'information de l'OACI sur les aspects environnementaux de l'aviation en avril 2001. Ces propositions ont été transmises à la 33^{ème} Assemblée des états membres de l'OACI où elles ont une fois de plus été examinées et modifiées. Bien que certaines déclarations aient été renforcées, l'intention fondamentale de CEAP 5 demeure en place. Ainsi il y a eu accord sur le concept de la « méthode équilibrée » et sur la « non-élimination du chapitre 3 ».

L'ATAC et l'EAC ont également été activement impliquées dans la revue des liquides de dégivrage à l'éthylène glycol et de leurs impacts sur l'environnement. Les mesures coordonnées d'atténuation qui sont étudiées et mises en place chaque année dans les principaux aéroports seront sans doute la raison principale pour que la poursuite de la réglementation ne soit plus nécessaire.

6. Comités

Transport accessible

Présidente: Judith Apa, Canada 3000
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Comité consultatif - aéromédical

Président: Claude Thibeault, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Fred Jones

Liaison avec les membres affiliés

Président: Glenn Priestley, ATAC
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Manutention du carburant d'aviation

Président: Terry Delong, PLH Aviation Services Inc.
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Aéroports

Président: Dave Robinson, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Michael Skrobica

Sécurité côté piste

Président: Glenn Priestley, ATAC
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Fret

Président: John MacKenzie, All Canada Express
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Matières dangereuses

Président: Rob Morpew, Air Canada Regional Inc.
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Ingénierie et maintenance

Président: Ron Elvidge, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Les Aalders

Comité directeur de l'Ingénierie et de la Maintenance

Président: Ron Elvidge, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Les Aalders

*** Ingénierie**

Président: Les Aalders, ATAC
Agent responsable de l'ATAC: Les Aalders

*** Maintenance & Assurance de la Qualité**

Président: Les Aalders, ATAC
Agent responsable de l'ATAC: Les Aalders

Environnement

Président: Don McLeay, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Les Aalders

Facilitation

Président: Warren Everson, ATAC
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Affrètement voilure fixe

Président: Jim Glass, Transwest Air
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Opérations aériennes

Président: David Lyon, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Fred Jones

*** Opérations en cabine**

Président: Todd Brazeau, First Air
Agent responsable de l'ATAC: Fred Jones

Formation au vol

Président: Dennis Cooper, Skywings Aviation Academy Ltd.
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Sécurité au sol

Président: David Byers, Air Canada Regional Inc.
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Hélicoptères

Président: Nomination en cours
Agent responsable de l'ATAC: Fred Jones

*** Comité exécutif - Hélicoptères**

Président: Nomination en cours
Agent responsable de l'ATAC: Fred Jones

Législation du travail

Président: Pat Heinke, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

*** Équité en matière d'emploi**

Président: Nomination en cours
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

*** Santé et sécurité au travail**

Président: Nomination en cours
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Contentieux

Président: George Petsikas, Air Transat
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Groupe de fournisseurs de services locaux

Président: Dennis Cooper, Skywings Aviation Academy Ltd.
Agent responsable de l'ATAC: Glenn Priestley

Comité consultatif de la sécurité

Président: Greg Joseph, Air Canada Regional Inc.
Agent responsable de l'ATAC: Fred Jones

Sécurité

Présidente: Carol Clark, First Air
Agent responsable de l'ATAC: Michael Skrobica

Fiscalité

Présidente: Martina Krummen & Nhan Le, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Conférence de trafic

Président: Nomination en cours
Agent responsable de l'ATAC: Warren Everson

Redevances d'usagers

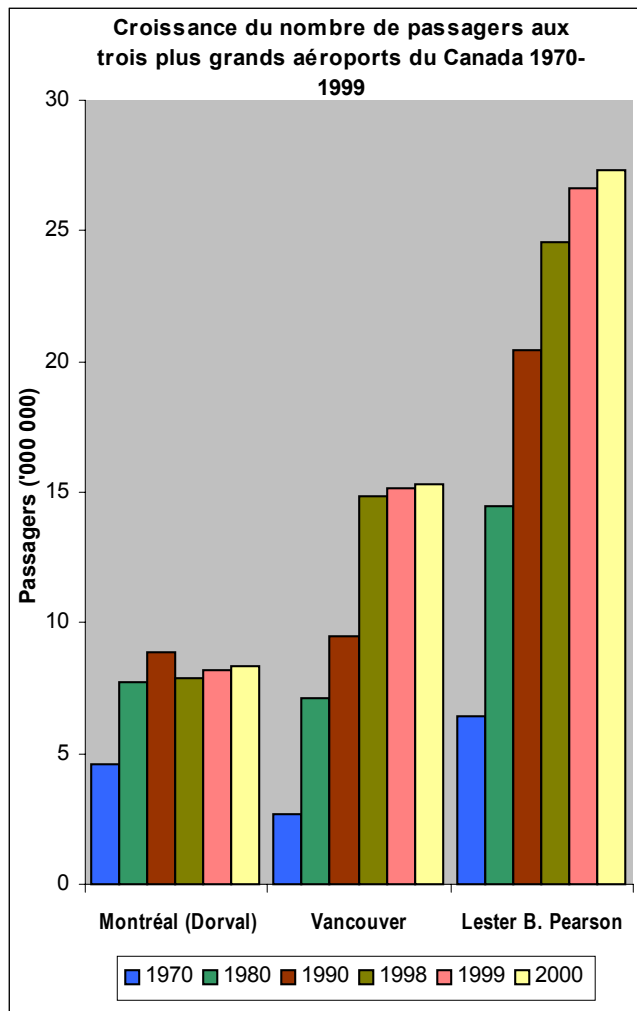
Président: David Robinson, Air Canada
Agent responsable de l'ATAC: Michael Skrobica

** Sous-comités*

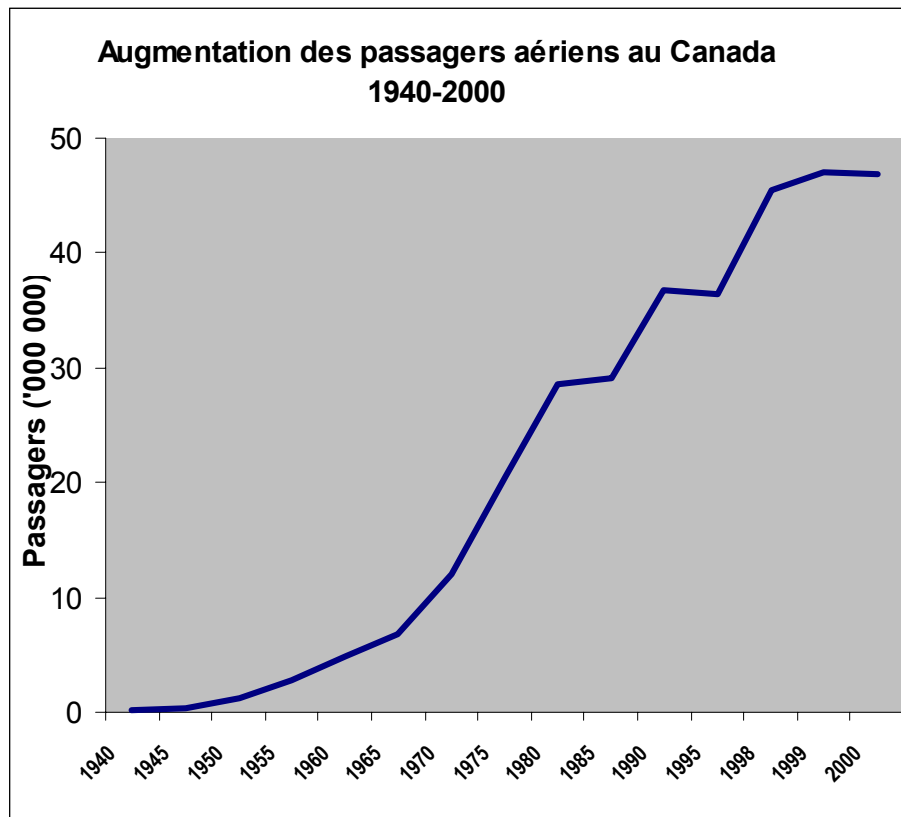


7. Statistiques

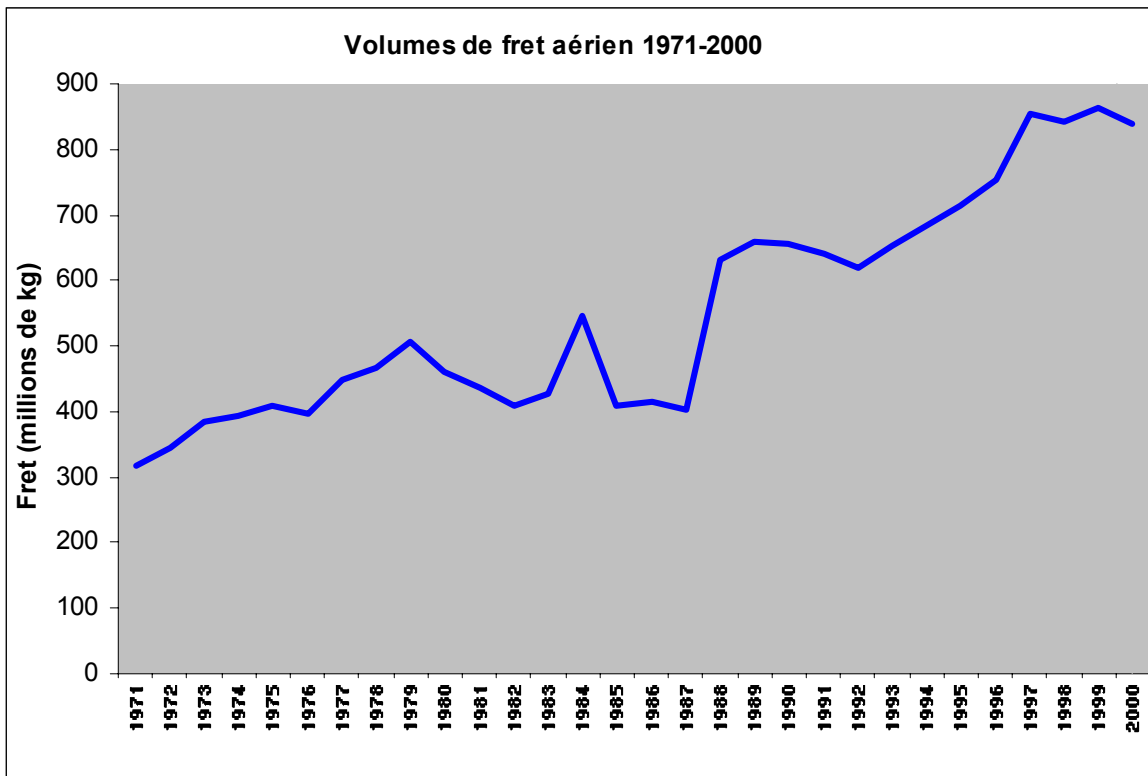
Croissance du nombre de passagers aux trois plus grands aéroports du Canada 1970-2000



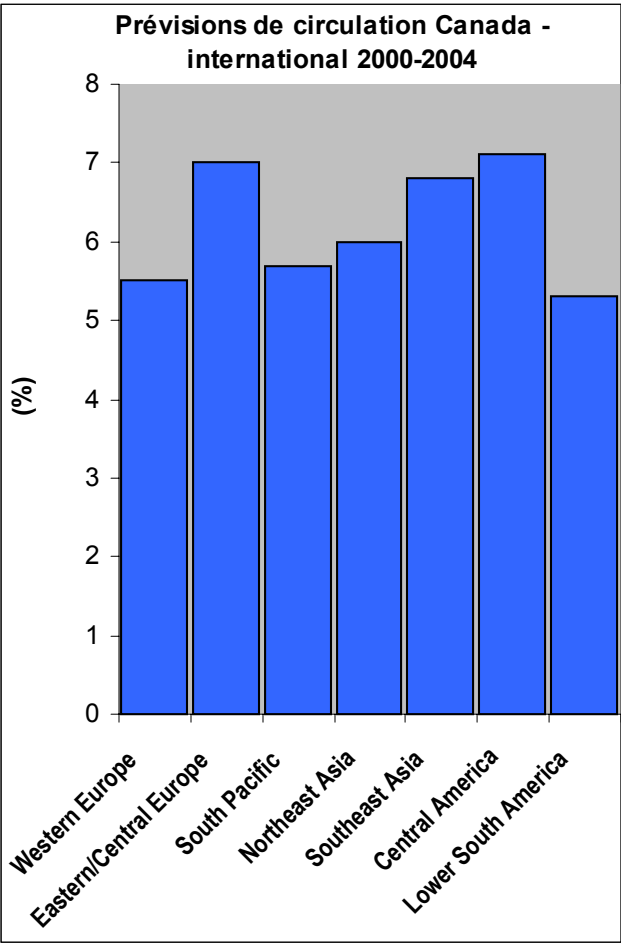
Augmentation des passagers aériens au Canada 1940-2000



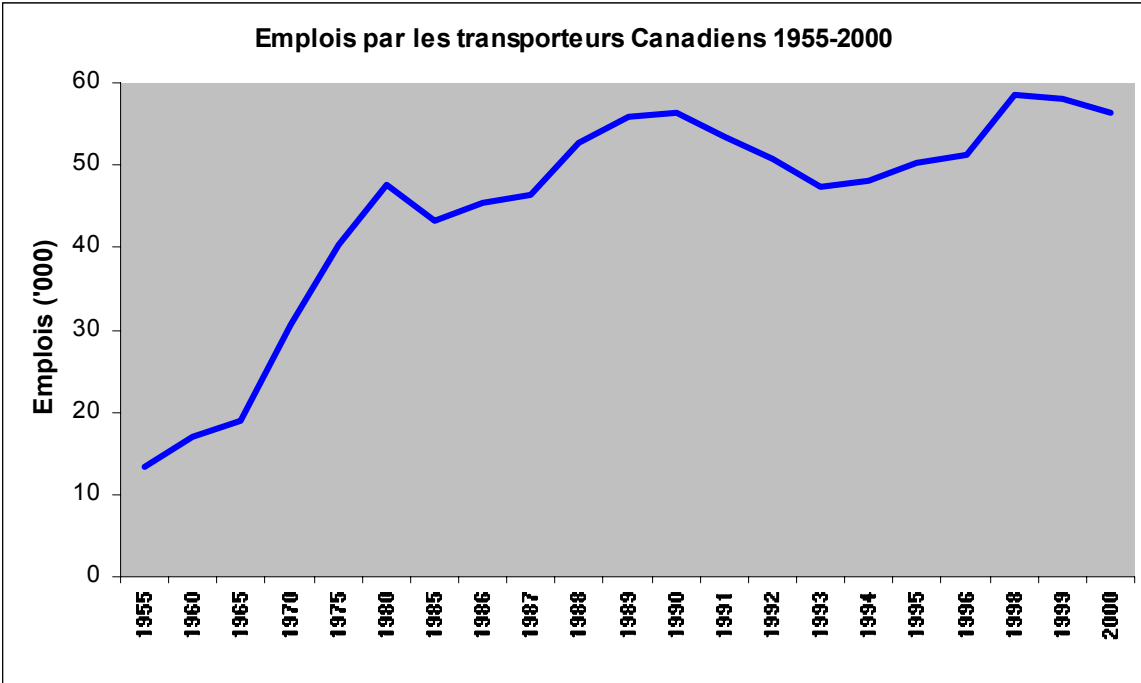
Volumes de fret aérien 1971-2000



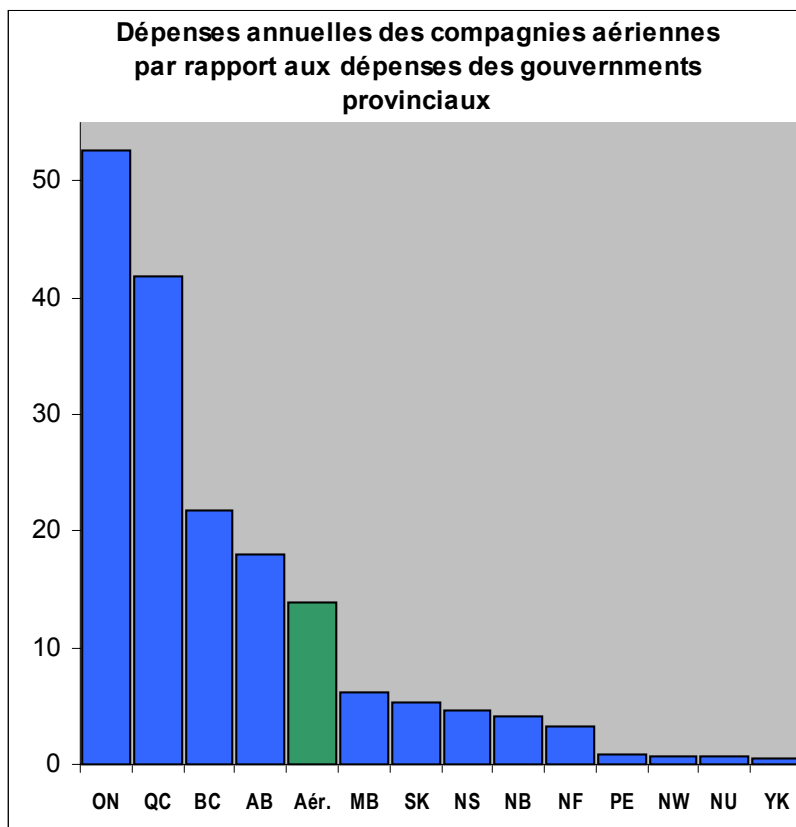
Prévisions de circulation Canada - international 2000-2004



Emplois par les transporteurs Canadiens 1960-2000



Dépenses annuelles des compagnies aériennes par rapport aux dépenses des gouvernements provinciaux



Transporteurs aériens de niveaux I-IV 1990-2000

Année	Revenus d'exploitation(\$)	Dépenses d'exploitation (\$)	Bénéfices d'exploitation (\$)	Bénéfices nets* (\$)
2000**	14,033,230,265	13,918,775,701	114,454,564	-88,292,637
1999***	13,292,576,170	12,718,582,782	573,993,388	71,394,398
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

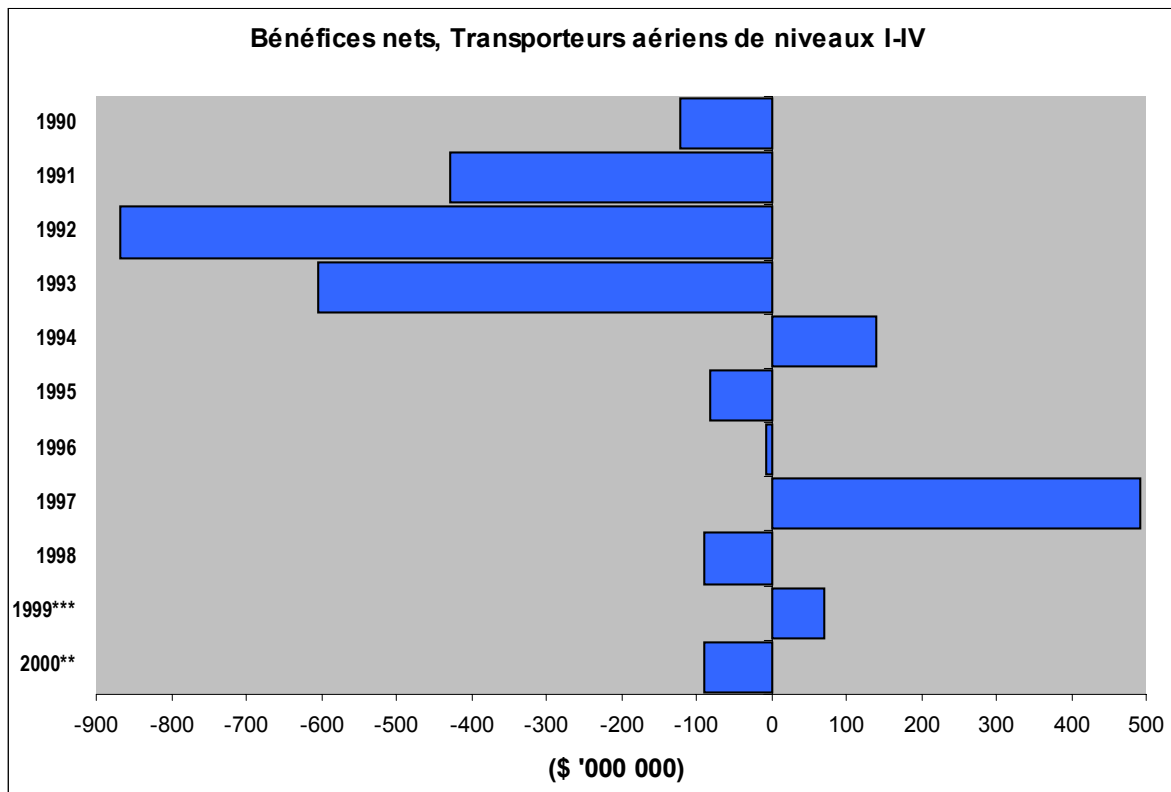
* Après impôt et frais d'intérêts

** Données préliminaires

*** Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation,
Statistiques Canada.

Bénéfices nets, Transporteurs aériens de niveaux I-IV 1990-2000



Effectifs et masse salariale, Transporteurs aériens de niveaux I-IV 1990-2000

Année	Nombre total d'employées	Masse salariale (\$ 000 000)	Salaire Moyen (\$)
2000*	56,343	3,330	114,165
1999**	58,177	2,985	51,314
1998**	28,481	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, Statistiques Canada.

Passagers transportés, Transporteurs aériens de niveaux I-IV 1990-2000

Année	Taux unitaire	Nolisement	Total
2000*	41,251,185	5,617,099	46,868,284
1999**	40,158,578	6,842,293	47,000,871
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, Statistiques Canada.

Passager-milles payants, Transporteurs aériens de niveaux I-IV 1990-2000

Year	Taux unitaire ('000)	Nolisement ('000)	Total ('000)	Voyage Passager Moyen (milles)
2000*	53,264,337	11,069,893	64,334,230	1,373
1999**	48,309,828	13,568,591	61,878,419	1,317
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, Statistiques Canada.

Aéronefs immatriculés au Canada 1995-2000

	2000***	1999**	1998*	1997	1996	1995
Commerciaux						
Avions	4,619	4,905	4,839	4,756	4,642	4,569
Hélicoptères	1,252	1,257	1,235	1,256	1,231	1,197
Privés						
Avions	20,236	15,616	15,830	16,051	16,253	16,382
Hélicoptères	411	371	354	348	360	337
Avions ultra-légers	3,913	4,306	4,270	4,175	4,042	3,956
d'État						
Avions	206	215	214	210	212	218
Hélicoptères	65	69	72	70	71	71

*** Au septembre, 2000

** Au août 31, 1999

* Au août 31, 1998

Source: Transport Canada, Registre des aéronefs civils canadiens.

Trafic passagers, Dix plus importants aéroports au Canada 1999

Aéroport	Principaux services à horaire fixe	Variation en % par rapport à 1998	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Variation en % par rapport à 1998	Principaux services nolisement	Variation en % par rapport à 1998	Total	Variation en % par rapport à 1998
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, Statistiques Canada.

Licences personnel aéronautique 1995-2000

Type de licence	2001****	2000***	1999**	1998*	1997	1996	1995
Avions							
Pilots privés	30,972	28,240	27,814	27,698	25,950	25,590	28,028
Pilots professionnels	9,470	9,625	9,106	9,055	8,346	7,139	7,799
Pilots professionnels 1 ^{ère} classe	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Pilots de ligne	11,076	11,087	10,426	10,426	9,537	8,851	8,837
Helicoptères							
Pilots privés	427	384	321	310	286	270	288
Pilots professionnels	2,813	2,793	2,762	2,783	2,513	2,198	2,315
Pilots de ligne	750	726	678	668	611	541	548
Total	51,518	52,855	51,377	50,940	47,243	44,589	47,815
Permis							
Pilotes de planeur	6,101	5,991	5,742	5,695	5,511	5,648	5,747
Pilotes d'autogire	32	32	25	24	21	20	22
Pilotes de ballon	278	267	262	275	277	264	283
Pilotes d'ultra léger	2,587	2,534	2,619	2,663	2,627	2,604	2,659
Pilotes de loisir	1,165	1,121	934	706	421	276	N/A
Total	10,163	9,945	9,582	9,363	8,857	8,812	8,711
Autres Licences							
Navigateurs aériens	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	51	59
Mécaniciens navigants	533	537	533	541	506	475	469
Contrôleurs de la circulation aérienne	1,987	1,986	2,078	2,127	1,973	1,947	1,957
Mécaniciens d'entretien d'aéronefs	N/A	N/A	N/A	10,546	10,347	10,069	10,278
Total	N/A	N/A	N/A	13,214	12,826	12,542	12,763
GRAND TOTAL	64,201	65,323	63,570	73,517	68,926	65,943	69,289

**** Au septembre, 2001

*** Au décembre, 2000

** Au juin, 1999

* Au juin, 1998

Source: Transport Canada, Registre des aéronefs civils canadiens.

Marchandises transportées, Transporteurs aériens de niveaux I-IV 1989-2000

Année	Marchandises sur vols à horaire fixe (kilogrammes)	Marchandises sur vols d'affrètement (kilogrammes)	Total (kilogrammes)
2000*	511,494,685	327,196,903	838,691,588
1999**	579,548,321	284,761,264	864,308,585
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, Statistiques Canada.

Dix plus importants aéroports au Canada en 2000

Rang	Mouvements d'aéronefs locaux ('000)
1. Boundary Bay	127
2. Calgary (Springbank)	96
3. Montréal/St-Hubert	87
4. Waterloo Regional	84
5. Winnipeg/St Andrews	75
6. Abbotsford	75
7. Toronto/City Centre	74
8. Toronto (Buttonville)	71
9. Edmonton/Villeneuve	71
10. Victoria Intl	68

Rang	Mouvements d'aéronefs itinérants ('000)
1. Toronto (LB Pearson)	423
2. Vancouver	337
3. Calgary	232
4. Montréal (Dorval)	210
5. Ottawa (Macdonald-Cartier)	138
6. Winnipeg	137
7. Victoria	105
8. Québec/Jean Lesage Intl	99
9. Edmonton	98
10. Halifax	92

Rang*	Passagers e/d ('000)
1. Toronto (LB Pearson)	27,299
2. Vancouver	15,269
3. Montréal (Dorval)	8,359
4. Calgary	8,189
5. Edmonton (International)	3,883
6. Ottawa (Macdonald-Cartier)	3,210
7. Winnipeg	2,748
8. Halifax	2,893
9. Montréal (Mirabel)	1,218
10. Victoria	1,183

* Données préliminaires

Source: Centre des statistiques de l'aviation, Statistiques Canada.

Consommation carburant et coûts, Transporteurs aériens de niveaux I-III 1990-2000

Année	Carburant turbomoteur (Millions de litres)	Prix du litre (c)	Essence (Millions de litres)	Prix du litre (c)	Prix du carburant en % des coûts d'exploitation
2000*	5,729	39.9	15	68.5	16.5
1999**	5,669	26.1	20	65.7	12.4
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, Statistiques Canada.

Fuel Efficiency 1960-2000

Année	Tonnes-kilomètres transportés par litre de carburant consommé
2000*	2.3
1999**	2.2
1998**	2.1
1997	2.2
1996	1.96
1995	1.93
1990	1.83
1985	1.48
1980	1.32
1975	1.06
1970	0.94
1965	0.87
1960	0.77

* Données préliminaires

** Données révisées

Source: Centre des statistiques de l'aviation, Statistiques Canada.

8. États financiers

Rapport des vérificateurs au 30 septembre, 2001

Nous avons vérifié le bilan de l'**Association du transport aérien du Canada** au 30 septembre 2001 ainsi que les états de l'évolution de l'actif net, des résultats 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 consolidés en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du 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 2001, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

“KPMG LLP”

Comptables agréés
Ottawa, Canada
Le 17 octobre, 2001

	2001	2000
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Espèces et quasi-espèces	241 390	71 348
Placements à court terme	546 845	578 734
Encaisse affectée (note 3)	6 415	104 300
Comptes débiteurs	359 696	337 877
Dépôts et charges payées d'avance	20 241	8 023
	<u>1 174 587</u>	<u>1 100 282</u>
Immobilisations (note 4)	171 259	192 581
Frais reportés	37 465	49 954
	<u>1 383 311</u>	<u>1 342 817</u>
Passif, montants reportés et actif net		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	374 950	446 333
Cotisations reçues d'avance	106 849	51 370
Partie à court terme de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	10 670	9 946
	<u>492 469</u>	<u>507 649</u>
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 5)	20 577	31 247
Avantages incitatifs reportés relatifs à un bail	69 333	82 333
Passif du régime de retraite (note 6)	164 300	148 900
	<u>746 679</u>	<u>770 129</u>
Actif net		
Non affecté	196 620	114 923
Investi en immobilisations	140 012	151 388
Affectation d'origine interne à des projets spéciaux (note 12)	300 000	306 377
	<u>636 632</u>	<u>572 688</u>
	<u>1 383 311</u>	<u>1 342 817</u>

	Investi en immobilisations \$	Non affecté \$	Affectation d'origine interne à des projets spéciaux \$	Total 2001 \$	Total 2000 \$
Solde au début de l'exercice	114 923	151 388	306 377	572 688	571 890
Excédent des produit sur les charges (des charges sur les produits) de l'exercice	127 588	(55 244)	(8 400)	63 944	798
Acquisition d'immobilisations	(33 922)	33 922	-	-	-
Remboursement d'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(9 946)	9 946	-	-	-
Virement	(2 023)	-	2 023	-	-
Solde à la fin de l'exercice	196 620	140 012	300 000	636 632	572 688

	2001	2000
	\$	\$
Produits		
Cotisations des membres	1 323 194	1 274 223
Réunions de l'Association (note 8)	72 557	35 171
Intérêts sur les placements	52 721	45 448
Programme de marketing international	26 873	38 878
Divers	8 364	14 986
Frais d'administration d'AIF	105 929	35 523
Projets spéciaux	672 611	195 716
	<hr/>	<hr/>
	2 262 249	1 639 945
Charges		
Administration d'AIF	13 525	20 787
Créances irrécouvrables	9 832	10 000
Communications et rapport annuel	20 607	43 261
Frais généraux	69 271	54 950
Programme de marketing international	28 666	43 922
Coûts d'occupation	97 499	94 644
Affranchissement	7 747	13 390
Imprimerie et papeterie	18 955	25 368
Honoraires	67 892	52 937
Publications	8 662	9 287
Salaires et charges sociales	976 655	898 476
Projets spéciaux	681 011	217 768
Télécommunications	65 701	38 849
Déplacements	77 038	64 068
Amortissement des immobilisations	55 244	51 440
	<hr/>	<hr/>
	2 198 305	1 639 147
Excédent des produits sur les charges (des charges sur les produits) de l'exercice	<hr/>	<hr/>
	63 944	798

	2001 \$	2000 \$
Espèces et quasi-espèces liées aux activités suivantes		
Fonctionnement		
Excédent des produits sur les charges de l'exercice	63 944	798
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	55 244	51 440
Amortissement des frais reportés	12 489	12 488
Amortissement des avantages incitatifs reportés relatifs à un bail	(13 000)	(13 000)
Écart entre le passif du régime de retraite et le montant capitalisé	15 400	14 100
Variation nette du fonds de roulement lié au fonctionnement	<u>47 944</u>	<u>(51 647)</u>
	<u>182 021</u>	<u>14 179</u>
Investissement		
Nouvelles immobilisations	(33 922)	(24 735)
Remboursement de placements à court terme	<u>31 889</u>	<u>14 789</u>
	<u>(2 033)</u>	<u>(9 946)</u>
Financement		
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	<u>(9 946)</u>	<u>(9 270)</u>
Variation nette des espèces et quasi-espèces	170 042	(5 037)
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	<u>71 348</u>	<u>76 385</u>
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	<u>241 390</u>	<u>71 348</u>
Composition de la variation nette du fonds de roulement lié au fonctionnement :		
Encaisse affectée	97 885	(73 584)
Comptes débiteurs	(21 819)	(195 781)
Dépôts et charges payées d'avance	(12 218)	1 545
Comptes créditeurs et charges à payer	(71 383)	211 201
Cotisations reçues d'avance	<u>55 479</u>	<u>4 972</u>
	<u>47 944</u>	<u>(51 647)</u>

1 Organisation

L'Association du transport aérien du Canada est constituée sans capital-actions en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Selon l'alinéa 149(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, l'Association est une organisation à but non lucratif, non assujettie à l'impôt sur le revenu. Elle agit à titre d'organisation nationale de service pour le secteur du transport aérien commercial.

2 Principales conventions comptables

Quasi-espèces

Les dépôts auprès d'institutions financières qui peuvent être retirés sans préavis ni pénalité et les dépôts à court terme dont l'échéance initiale est d'au plus 90 jours sont considérés comme des quasi-espèces, car ils sont très liquides, facilement convertibles en un montant en espèces et que leur valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Placements

Les placements à court terme sont comptabilisés au moindre du coût, plus les intérêts courus et de la valeur marchande.

Constatation des produits

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

Les cotisations sont constatées à titre de produits de la période à laquelle elles se rapportent. Les produits tirés des réunions et des programmes de l'Association sont constatés à titre de produits lorsque les services sont rendus.

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

Immobilisations

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

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

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 cinq ans.

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 1^{er} février 1997. L'amortissement des avantages incitatifs reportés relatifs à un bail est porté en réduction du coût d'occupation.

Régime de retraite

L'Association comptabilise comme suit ses obligations en vertu du régime de prestations aux employés et les frais connexes, déduction faite de l'actif du régime :

- le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les employés est établi selon la méthode de répartition des prestations au pro rata des services et selon les meilleures estimations de la direction sur le rendement prévu des placements, l'augmentation des salaires de l'âge auquel les employés prendront leur retraite et du coût prévu des soins de santé.
- Les actifs du régime sont évalués à la juste valeur pour calculer le taux de rendement prévu des actifs du régime.
- L'actif net transitoire est amorti sur la durée résiduelle d'activité des employés actifs couverts par le régime, soit 12 ans.

Le montant que l'Association cotise au régime est établi au moyen d'autres procédés actuariels reconnus. L'écart entre le montant passé en charge et le montant des cotisations de l'Association est inscrit à titre de charge ou de crédit reporté.

Utilisation d'estimations

Pour préparer les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus, la direction doit faire des estimations et formuler des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des éléments d'actif et de passif et les renseignements fournis quant aux éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants inscrits au titre des produits et des charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

3 Encaisse affectée

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

4 Immobilisations

			<u>2001</u>	<u>2000</u>
	Coût	Amortissement		
	\$	cumulé	Montant net	Montant net
		\$	\$	\$
Matériel de bureau	109 395	83 343	26 052	22 356
Matériel informatique	145 839	122 210	23 629	35 648
Améliorations locatives	127 070	59 293	67 777	80 484
Logiciels	36 793	11 966	24 827	14 583
Matériel faisant l'objet d'un contrat de location- acquisition	52 680	23 706	28 974	39 510
	<u>471 777</u>	<u>300 518</u>	<u>171 259</u>	<u>192 581</u>

5 Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition

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

		\$
Exercices se terminant les 30 septembre	2002	12 607
	2003	12 607
	2004	<u>9 455</u>
		34 669
Montant de l'intérêt		<u>3 422</u>
Solde de l'obligation au 30 septembre 2001		31 247
Partie à court terme de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition		<u>10 670</u>
		<u>20 577</u>

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

6 Régime de retraite et autres ententes de cessation d'emploi

Régime de retraite

L'Association offre un régime de retraite à prestations déterminées à ses employés admissibles. Des prestations sont prévues selon le nombre d'années de services et un pourcentage des gains du participant aux fins du régime. L'écart cumulatif entre le total des sommes constatées comme charge de retraite et les cotisations versées est constaté dans le bilan comme charge reportée.

L'Association a adopté prospectivement les recommandations contenues dans le chapitre 3461 du Manuel de l'ICCA, « Avantages sociaux futurs ». Au 1^{er} octobre 2001, l'actif net transitoire s'établissait à 137 000 \$ et il est amorti sur la durée résiduelle d'activité prévue des employés actifs.

Les caractéristiques du régime à prestations déterminées de l'Association sont les suivantes :

	30 septembre 2001 \$
Obligation au titre des prestations constituées	<u>972 000</u>
Juste valeur des actifs du régime	<u>953 100</u>

Les principales hypothèses actuarielles retenues par l'Association pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

Taux de rendement à long terme prévu des actifs du régime	7 %
Taux d'actualisation	6,75 %
Taux d'augmentation des salaires	4 %

La charge de retraite de l'Association pour l'exercice s'établit comme suit :

	2001 \$
Charge au titre des services courants	75 300
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	65 100
Rendement prévu des actifs du régime	(63 200)
Amortissement de l'actif transitoire	<u>(11 400)</u>
Charge de retraite	65 800
Moins les cotisations salariales	<u>27 600</u>
Charge de retraite de l'employeur	<u>38 200</u>

Autres ententes de cessation d'emploi

L'Association accorde diverses prestations aux employés qui comptent cinq années ou plus de service continu. Ces prestations sont versées à la retraite ou au moment du départ volontaire. Au 30 septembre 2001, la valeur des prestations constituées comprises dans les comptes créditeurs et charges à payer s'établissait à 24 989 \$ (21 785 \$ en 2000).

7 Programmes spéciaux

L'Association gère également un certain nombre de programmes spéciaux dans l'intérêt de l'industrie. Le total des encaissements et débours de ces programmes se présente comme suit :

	2001 \$	2000 \$
Encaissements		
Programme de formation pour les cadets de l'air	1 256 367	1 083 618
Étude des ressources humaines portant sur les pilotes professionnels	145 784	471 461
Conférence de trafic	-	29 420
Comité canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne	30 500	18 558
	<u>1 432 651</u>	<u>1 603 057</u>
Débours		
Programme de formation pour les cadets de l'air	1 251 667	1 078 943
Étude des ressources humaines portant sur les pilotes professionnels	193 315	456 834
Conférence de trafic	7 018	32 269
Comité canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne	906	22 768
	<u>1 452 906</u>	<u>1 590 814</u>

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 a perçu des honoraires de 4 700 \$ (4 675 \$ en 2000) 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 participants 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 encaissements et les débours qui ont trait à ces programmes ne sont pas inclus dans l'état des résultats de l'Association. L'excédent des encaissements sur les débours de l'exercice est inclus dans les comptes créditeurs, étant donné que les cotisations excédentaires doivent être remises à la source de financement. Au 30 septembre 2001, les comptes créditeurs comprenaient un solde de 51 750 \$ (62 816 \$ en 2000) au titre de ces programmes spéciaux.

8 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 :

	2001	2000
	\$	\$
Produits	204 199	159 935
Charges	131 642	124 764
	<u>72 557</u>	<u>35 171</u>

9 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. Les renseignements financiers choisis déclarés par la Corporation pour les deux derniers exercices sont les suivants :

	Exercice terminé le 31 décembre 2000 \$	Exercice terminé le 31 décembre 1999 \$
Résultats du fonctionnement		
Total des produits	3 131 342	2 887 996
Total des charges	2 794 944	2 738 978
Excédent des produits sur les charges de l'exercice	<u>336 398</u>	<u>149 018</u>

	31 décembre 2000	31 décembre 1999
Bilan		
Total de l'actif	3 268 072	3 296 747
Total du passif	<u>1 759 800</u>	<u>2 124 873</u>
Actif net	<u>1 508 272</u>	<u>1 171 874</u>

	Exercice terminé le 31 décembre 2000 \$	Exercice terminé le 31 décembre 1999 \$
État des flux de trésorerie		
Rentrées de fonds liées aux activités de fonctionnement	351 346	636 854
Sorties de fonds liées aux activités de financement et d'investissement	<u>(38 915)</u>	<u>(849 784)</u>
Variation nette des liquidités au cours de l'exercice	<u>312 431</u>	<u>(212 930)</u>

10 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 minimaux futurs exigibles approximatifs se présentent comme suit :

	\$
Exercices se terminant les 30 septembre	
2002	52 000
2003	55 000
2004	55 000
2005	55 000
2006	55 000
Par la suite	<u>18 000</u>
	<u>290 000</u>

11 Éventualité

L'Association a été nommée co-défenderesse dans une poursuite pour perte d'affaires, dans le cadre de laquelle une somme de 6 000 000 \$ est réclamée. La direction juge que les dommages-intérêts demandés sont excessifs et elle se défend vigoureusement. Cette cause est en instance et il est impossible d'en déterminer l'issue. Tout règlement de cette cause devrait être imputé au fonctionnement l'exercice durant lequel le règlement sera connu.

12 Capitaux propres

Une partie des capitaux propres est affectée à des projets spéciaux, essentiels aux intérêts des membres de l'Association, mais qui ne font pas partie des fonctions courantes de l'Association. Le solde est ajusté annuellement à un montant ciblé, établi par le conseil d'administration de l'Association.

13 Instruments financiers

Placements à court terme

L'Association détient deux titres à revenu fixe portant intérêt à un taux annuel d'environ 3,3 %.

Comptes débiteurs

Les comptes débiteurs se composent de montants à recevoir des membres.

9. Membres (au octobre 2001)

Exploitants

1138951 Ontario Limited
30,000 Island Air

Accelerated Aviation Training
Advance Flight Training
Centre Inc.

Adventure Aviation
Aero Academy Inc.
Aéroclub de Montreal
Aerotaxi

Air Canada
Air Canada Regional Inc.
Air Creebec Inc.
Air Georgian Limited
Air NorTerra Inc.dba
Canadian North

Air Optima
Air Tindi
Air Transat
Airline Training International
Ltd.

Airmac Flight Centre
Algonquin Flight Centre Inc.
AllCanada Express Limited
Anderson Aviation Ltd.
Atlantic Aviation Academy
Aviation Commercial Aviation
Aviation International
(Canada) Inc.
Avitas

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.
Canadian Flight Academy
Ltd.

Canadian Flight Centre
Canadian Flyers International
Capital Airways Inc.
Carson Air Ltd.-Southern
Interior Flight Centre
Centennial Flight Centre Ltd.
Centre Quebecois de
Formation Aeronautique-
CEGEP de Chicoutimi
Chinook Helicopters
Cloud Air Service Ltd.
Coastal Pacific Aviation
Confederation College
Cooking Lake Aviation
Academy Inc.
Cornwall Aviation (1979) Ltd.
Courtenay Flight Center, Inc.
Custom Helicopters Ltd.

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

Eagle Flight Centre
Edmonton Flying Club
Empire Aviation
Evans Aviation
E-Z Air

First Air
First Nations Air Service Ltd.
Forest Protection Limited
Fredericton Aviation Inc.

Gander Flight Training
Gateway Helicopters Ltd.
General Aviation Inc.
O/a Flying Colors Pilot
Training
Grand Falls Aviation Services
Ltd.
Great International Flight
Training
Greatwest Aviation/Spring
Aviation Ltd.

Greenwood Flight Centre
Grimsby Aviation

Hamilton Flying Club
Harv's Air Service
Helicopter Training
Corporation
Helicopters Canada Flight
Training School and
Charter
High Alpine Air Services Inc.
Huron Flight Centre Inc.

Interlake International Pilot
Training Centre
Int'l Express Air Charter Ltd.
Known As Regency
Express Flight Operations
Island Air Flight School and
Charters Inc.

Jackson Air Services Ltd.
Juan Air (1979) Ltd.

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

Laurentide Aviation
Lawrence Aviation
LFC Flight Centre (2000) Inc.
Lignes aériennes Canada
3000
Linvic Flying Club
Lloyd Air 2000

Millennium Aviation Ltd.
Mitchinson Flying Service
Limited
Modak Aviation Inc.
Moncton Flight College Inc.
Montair Aviation Inc.
Morgan Air Services Co. Ltd.
Morningstar Air Express Inc.

Mount Royal College (Aviation Program)	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. Principal Air Pro Aviation Inc. Pro Wings Aviation Ltd. Provincial Airlines	St. Catharines Flying Club St. Thomas Flight Centre Stage Air Ltd. Stratford Air Services Ltd.
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 Northern Thunderbird Air Inc.	Regina Flying Club Rockcliffe Flying Club (1961)	T-Byrd Flight Training The University of Western Ontario TK Air Charters Ltd. Toronto Airways Ltd. Trans North Helicopters Transwest Air Truro Flying Club Tutchone Air
Okanagan Aviation Services Ltd. Orillia Aviation Limited Ottawa Aviation Services Ottawa Flying Club	Scotia Flight Centre (1994) Incorporated Selkirk College Seneca College Sharp Wings Shearwater Flight Centre Shoal Lake Aviation Ltd. Sky Wings Aviation Academy Ltd. Skylink Express Inc. Skyservice Sontair Limited Springdale Aviation Ltd.	Victoria Flight Training Victoria Flying Club Vital Aviation Ltd. Voyageur Airways Ltd.
P.A.L. Helicopters Inc. Pacific Coastal Airlines Limited Pacific Flying Club Pacific Professional Visual Flight Training Ltd. Parallel Aviation Inc.		Waterloo Wellington Flight Centre Welland Aero Center Western Air Services WestJet Airlines Ltd. Whitehorse Flight Centre dba Summit Air Windsor Flying Club Winnipeg Flying Club YKA Flight Discovery, Ltd.

Associes

Administration de l'Aéroport international d'Ottawa Aerodevco Consultants Ltd. Aéroports de Montréal Aerospace Welding Inc. AIG Aviation (Canada), Inc. Airbus Airport Group Canada Inc. Alexander Holburn Beaudin & Lang Algonquin College America West Airlines, Inc. American Airlines Aon Group Limited Aviation Aon Reed Stenhouse Inc. Aviation Specialty Group ATCO Frontec Corp. ATR Marketing, Inc.	Avia Marketing Consultants Inc. Aviation Canada Media Inc. Aviation Publishers Co. Limited AvPlan Inc. BAE Systems Regional Aircraft BC Transportation Financing Authority BF Goodrich Landing Gear Boeing Aerospace Ltd. Bombardier Aerospace Regional Aircraft Borden Ladner Gervais LLP British Airways	British Aviation Insurance Group (Canada) Limited Bryan & Company C.T. AeroProjects Inc. Calgary Airport Authority Campney & Murphy Canadian Aviation Corporation Canadian Aviation Insurance Managers Ltd. Cara Operations Limited Cassels Brock & Blackwell LLP CAST Safety Systems Centennial College- Aerospace Dept. Cessna Aircraft Company
---	---	---

CHC Composites Inc.
Check Six Event
Management Corporation
Cincom Systems of Canada,
Ltd.
Clark+ Company, Barristers
& Solicitors
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.
Cryotech Deicing Technology

Delta Air Lines, Inc.
Department of National
Defence
Diamond Aircraft Industries
Inc.
Dow Chemical Canada Inc.
Dulude, Taylor Inc.

EADS Canada 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
GlobeGround North America,
Inc.

Gowling Lafleur Henderson
LLP
GRA HAM ENERGY LTD.

Halldale Publishing & Media
Ltd.
Harbridge Aviation
Harper Grey Easton
Hydro-Quebec

Imperial Oil
Interactive Solutions New
Media Inc.

KPMG Chartered
Accountants

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

Marsh Canada Limited
Mechtronix Systems Inc.
Ministère des Transports de
l'Ontario, Bureau de
l'aviation

NAV CANADA
Nobbs, Woods, Kavanagh &
Bateman
Northwest Airlines, Inc.
Nova Scotia Community
College

Ogilvy Renault
Osler, Hoskin & Harcourt LLP

Paterson, MacDougall
Piedmont Aviation Services,
Inc.
PLH Aviation Services Inc.
Policyshop.com
Pratt & Whitney Canada
Corp.

PricewaterhouseCoopers
LLP
PSA Insurance Services Ltd.
Purolator Courier Ltd

Rapid Aircraft Repair Inc.
Rohmer & Fenn

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

Technica Software
Corporation
Temple Scott Associates Inc.
The Van Horne Institute
Training Crue Graphics Inc.
Transport Canada
Transportation Partners
International

United Airlines, Inc.
United Parcel Service
Canada Ltd.
University of Toronto
US Airways, Inc.

Vector Training Systems, Inc.
Vista Cargo International Inc.

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

Affiliés

Alberta Aviation Council

British Columbia Aviation
Council

Canadian Business Aircraft
Association
Canadian Owners and Pilots
Association

Fédération canadienne des
municipalités
Flight Safety Foundation

Helicopter Association
International

Manitoba Aviation Council

National Air Transportation
Association
Northern Air Transport
Association

Saskatchewan Aviation
Council

10. Membres honoraires à vie

(révisé octobre 2001)

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, Operations, Air Canada

1995

T.A. (Al) Kaptý 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

2000

Barry Lapointe Président, Kelowna Flightcraft Ltd.

11. Personnel

Cadre	Poste	Adjoint	Poste
Les Aalders Vice-président – Ingénierie et maintenance	308	Zeny Aquino	305
Warren Everson Vice-président – Politique et planification stratégique	314	Pamela McGann	317
Fred Jones Vice-président – Opérations aériennes	307	Jeanie Peppy	304
Cliff Mackay Président et Chef de la direction	313	Debbie Simpson	312
Glenn Priestley Vice-président – Taxi aérien à voilure fixe et Formation au vol	309	Zeny Aquino	305
Michael Skrobica Vice-président – Questions financières de l'industrie	310	Pamela McGann Linda Watson - comptable	317 311

Pour de plus amples renseignements sur l'ATAC et les services offerts, veuillez contacter:

ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

255, rue Albert, pièce 1100

Ottawa (Ontario) K1P 6A9

Téléphone: (613) 233-7727

Télécopie: (613) 230-8648

Internet: <http://www.atac.ca>

Courriel: atac@atac.ca