

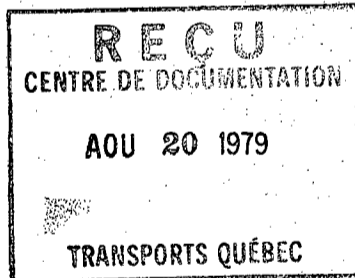
RAPPORT ANNUEL 1972

CANQ
TR
AG
100
1972

307601

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

R A P P O R T - 1 9 7 2



le 12 février 1973

CANQ
TR
AG
100
1972

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

SERVICE AÉRIEN

Ste-Foy,
1er mars 1973

M. Gérald Montambeault,
Sous-ministre adjoint,
Ministère des Transports,
Edifice "H",
Québec, P.Q.

Cher monsieur,

Il me fait plaisir de vous soumettre sous même pli, le rapport annuel 1972 des opérations de notre Service.

La flotte d'avions du Ministère s'est maintenue à vingt-huit (28) appareils au cours de l'année écoulée et se répartissait comme suit:

- 3 avions passagers
- 2 avions de brousse
- 2 hélicoptères
- 21 avions-citernes

Ces quatre classes d'aéronefs confèrent à notre Service une polyvalence dans ses opérations et globalement divisent le Service Aérien en deux (2) genres d'opérations diamétralement opposés. C'est ce qui rend l'interprétation des statistiques assez compliquée.

SERVICE PASSAGERS

D'un côté, nous avons le service aux passagers auquel j'assimile l'opération des avions de brousse et des hélicoptères.

Dans ce genre d'opération, nous devons tendre à maximiser l'opération de ces appareils pour en abaisser le coût d'opération à l'heure ou au passager-mille.

Les possibilités de ce côté nous apparaissent très vastes et toute expansion de ce côté aura pour résultat de provoquer des économies très substantielles au Gouvernement.

Actuellement, notre opération est basée uniquement sur le nolisément et ce, sans coordination interministérielle. C'est dire que notre opération fluctue au rythme des besoins des membres du Cabinet ou des ministères.

2...

Nous n'avons donc aucun contrôle sur le nombre d'heures de vol que nous pouvons effectuer durant une année.

L'opération de nos avions-passagers est passée de 3,432 heures de vol en 1971 à 2,860 heures en 1972, d'où une diminution de 572 heures, soit 16 2/3%.

Le nombre de passagers passe de 13,256 à 10,017, soit une diminution de 3,239, soit 24.3%.

Le nombre de passagers-milles passe de 3,325,852 à 2,295,355, soit une diminution de 1,030,497 passagers-milles ou 31%.

La cause principale de cette diminution nous apparaît être la grève de la fonction publique durant laquelle nos opérations ont été suspendues.

Par contre, l'utilisation de nos avions de brousse et hélicoptères est passée de 912 heures en 1971 à 1,614 heures en 1972, d'où une augmentation de 702 heures, soit 77%.

AVIONS-CITERNES

La philosophie de cette opération est à l'opposé de la précédente. Le nombre d'heures de vol est en relation directe des feux de forêts. Les avions doivent être disponibles avec équipage et répartis sur sept (7) bases extérieures, mais tous espèrent qu'il n'y aura pas de feux de forêts.

La rentabilité de cette opération existe mais est plus difficile à prouver.

Nous pouvons illustrer notre pensée en comparant cette opération à celle des pompiers d'une ville comme Montréal. Il y a des millions d'investis, et l'opération annuelle comporte aussi plusieurs millions; tous espèrent une utilisation minimum de ce service.

Les critères d'évaluation sont tout à fait différents en ce qui concerne ces deux (2) types d'opération du Service Aérien.

Les heures de vol de cette flotte sont passées de 4,116 en 1971 à 2,518 en 1972, soit une diminution de 1,598 heures ou 63%.

Deux facteurs justifient cette baisse. En 1971, nos avions-citernes ont effectué 1,000 heures de vol pour le transport de carburant pour l'Hydro-Québec à la Baie James.

En 1972, après un début de saison très actif sur les feux de forêts, nous avons connu une relâche provoquée par un climat pluvieux et humide.

Sur les feux de forêts, nos avions-citernes ont effectué 1,217:20 heures de vol comparées à 1,886:05 en 1971.

Nous totalisons 5,593 larguages pour 5,919,200 gallons d'eau, à comparer pour 1971, à 8,175 larguages ou 8,346,800 gallons d'eau.

RETROSPECTIVE 1972

L'année 1972 aura été marquée beaucoup plus par l'identification des problèmes que par leur solution.

ACQUISITION D'UN AUTRE AVION-PASSAGERS

Le 23 mai 1972, un mémoire était présenté dans lequel nous recommandions l'achat d'un autre F-27F, identique à celui que nous possédons déjà. Cette nouvelle acquisition, lorsque réalisée, nous permettra plus facilement de répondre aux besoins d'expansion du Service, besoins qui seront identifiés lorsque nous aurons le personnel pour procéder à une coordination nécessaire des besoins des différents ministères.

Quant au DC-3, qui sera remplacé par ce deuxième F-27F, il sera affecté à différents travaux spécialisés.

ORGANIGRAMME

Un organigramme planification réalisable dans les trois (3) prochaines années vous a été présenté au cours de l'été.

A l'occasion de la préparation du budget 1973-74, un organigramme a été soumis, lequel comporte des effectifs de 166 postes, comparé aux 128 postes actuellement autorisés.

Cet organigramme nous permettra un début de restructuration en 73-74. Le département de l'Entretien absorbe la plus grande partie des nouveaux postes. Il s'agit là de rattrapage, et non pas d'expansion. Il est à noter que ce département a dû prendre charge, sans augmentation d'effectifs, des quinze (15) CL-215. Il nous est impossible de maintenir cette flotte en état de disponibilité avec le personnel actuel. Au cours de l'année 1972, nous avons réussi

4...

à obtenir une disponibilité de 59% des CL-215, ce qui est loin d'être adéquat. Nous ne pouvons espérer un meilleur rendement en 1973, parce que les nouveaux effectifs, s'ils sont en place, n'auront pas eu le temps d'être qualifiés ou licenciés sur ce type d'avion, avant la saison active..

INVENTAIRE CL-215

L'implantation d'un inventaire de pièces pour CL-215 au montant de \$2,500,000.00 a été demandé au budget, mais réduite à \$200,000.00. Des négociations avec Canadair nous permettront de profiter des prix avantageux d'une nouvelle ligne de production, pour l'acquisition d'une partie de cet inventaire (environ \$1,000,000.00) financé sur une période donnée. Ceci constituera une amélioration de la situation actuelle.

PROBLEME SALARIAL

Des représentations ont été faites pour que les échelles de salaire de nos employés spécialisés soient comparables à celles de l'industrie, plutôt qu'à celles des autres corps de fonctionnaires.

Sur les effectifs actuels, nous notons près de 50% de vacances dans les positions clefs.

Pour appliquer l'organigramme 1973-74, il nous faut, de toute nécessité, offrir des taux de salaires revalorisés et comparables à l'industrie.

Ce problème semble en voie de règlement. Une solution satisfaisante de ce problème permettra de procéder au recrutement.

IMPLANTATION D'UN DEPARTEMENT DE TRAFFIC

La mise sur pied d'un tel département nous permettra de jouer notre rôle en structurant la coordination interministérielle.

Cette coordination nous amènera à deux (2) genres d'opération, le nolissement, tel qu'actuellement, et le nolissement à frais partagés.

Ceci provoquera la mise en place d'un nouveau système de réservation et de facturation. Cette initiative aura pour

5...

conséquence de diminuer les coûts de transport des différents ministères qui en prendront avantage.

PERSPECTIVES 1973

Je me permets de signaler le rôle que joue le Service Aérien dans l'opération "insecticide", qu'entreprend le ministère des Terres et Forêts en 1973, et ce pour une période de dix (10) ans environ.

Le secteur aviation de cette opération nous a été confié.

L'envergure de la pulvérisation d'insecticide (21 millions d'acres) nous a amenés à avoir recours aux avions quadrimoteurs. Nous avons agi à titre de conseillers auprès du ministère des Terres et Forêts dans les négociations de location d'avions. Nous avons même délégué, à plein temps, le capitaine Ghislain Boivin, comme coordonnateur et officier de liaison avec le ministère des Terres et Forêts.

Quant au Service Aérien, nous procédons à la modification de deux (2) CL-215 pour la première année. A l'expérience, nous aurons à décider si d'autres CL-215 doivent être modifiées pour les années subséquentes. Il est à noter que ces modifications n'affectent pas les caractéristiques de l'avion-citerne, mais le rend polyvalent, au point de pouvoir passer d'une opération à l'autre, sans problème.

CONSTRUCTION D'UN HANGAR

Nos représentations de 1972 porteront fruits en 1973, puisque le Conseil du Trésor a procédé à l'engagement de professionnels pour la conception des plans d'un nouveau hangar, ateliers et bureaux de l'administration. Normalement, nous devrions voir démarrer la réalisation de ce projet au cours de 1973.

CONCLUSION

Je dois rendre hommage à tous les employés du Service Aérien lesquels ont donné le meilleur d'eux mêmes dans des conditions de travail difficiles, tout en étant rémunérés sur des bases de beaucoup inférieures à l'industrie privée.

6...

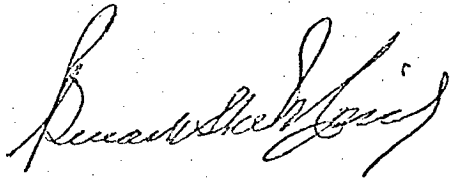
L'aviation est un domaine nerveux qui exige des décisions rapides. C'est pourquoi, il s'adapte difficilement aux procédures longues et compliquées.

Lorsqu'un membre du Cabinet doit se déplacer rapidement et à court avis, nous ne pouvons lui imposer un délai de procédures. C'est pourquoi, notre Service ne dort jamais, il est en devoir vingt-quatre (24) heures par jour, sept (7) jours par semaine.

Le reproche que nous accepterions volontiers est l'inexistence de relations extérieures. Le public et les membres de l'Assemblée Nationale devraient être renseignés sur le véritable rôle de notre Service. Il y aurait beaucoup moins de critiques.

Le tout soumis humblement.

Le directeur général



Benoît Ste-Marie

BSM/glm

INDEX

AVIONS Page 1

TABLEAU COMPARATIF DES HEURES DE VOL Page 2

HEURES DE VOL Page 3

RAPPORTS D'ARROSAGE - CANSO & CL-215 Page 4

REMBOURSEMENT PAR AVION Page 5

REMBOURSEMENT PAR MINISTERE Page 6

CENTRE DE COORDINATION - RENDEMENT DES AVIONS Page 7
(saison 1972)

A V I O N S

<u>Nombre</u>	<u>Type</u>	<u>Enregistrement</u>
---------------	-------------	-----------------------

AFFAIRES

1	Hawker Siddeley BH-125	CF-PQG
1	Douglas DC-3	CF-PQE
1	Fairchild F-27F	CF-PQH

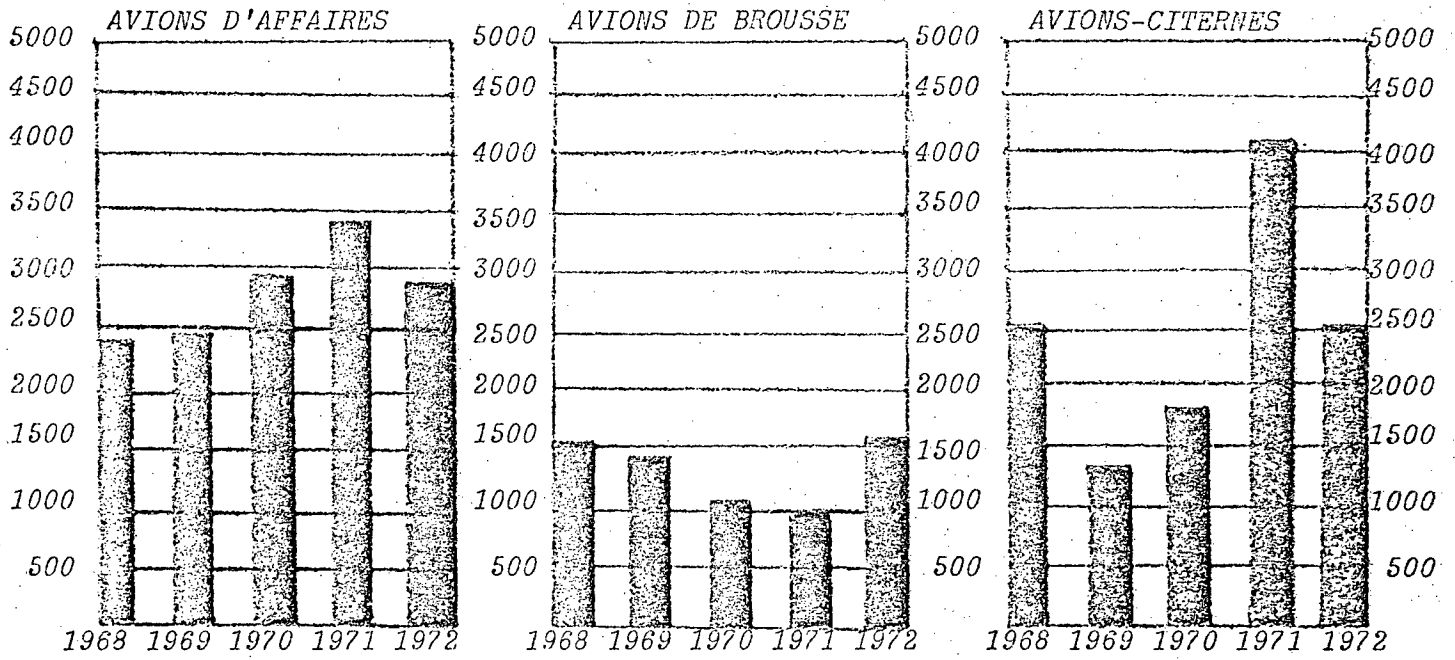
BROUSSE

2	De Havilland "Beaver"	CF-PQB CF-PQC
1	Hélicoptère Hughes 500	CF-PQS
1	Hélicoptère Bell Jet Ranger	CF-PQT

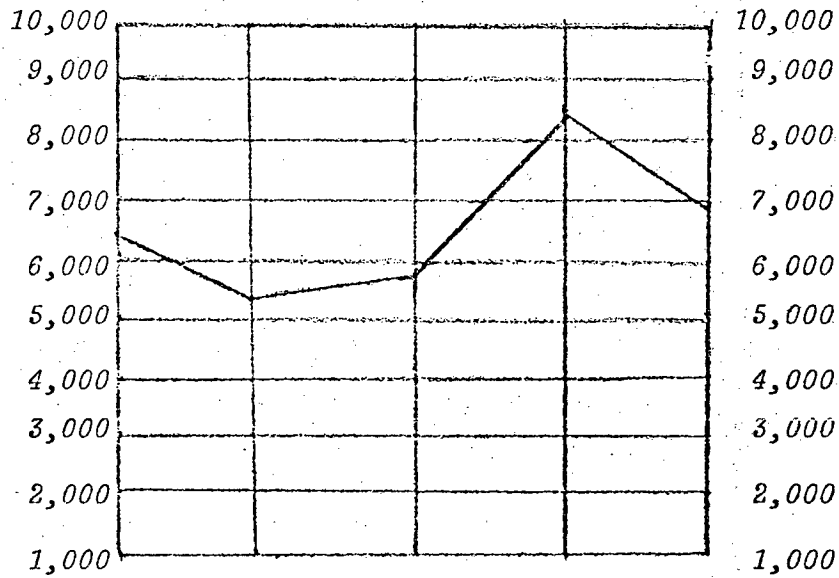
CITERNES

6	PBY-5A "Canso"	CF-PQF CF-PQK CF-PQL CF-PQM CF-PQO CF-PQP
15	Canadair "CL-215"	CF-TUU CF-TUV CF-TUW CF-TXA CF-TXB CF-TXC CF-TXE CF-TXG CF-TXI CF-TXJ CF-TXK CF-YWO CF-YWP CF-YWQ CF-YXG

TABLEAU COMPARATIF DES HEURES DE VOL



TOTAL DES HEURES



	1968	1969	1970	1971	1972
<u>Avions d'affaires:</u>	2,379	2,472	2,956	3,432	2,860
<u>Avions de brousse:</u>	1,502	1,484	1,079	912	1,614
<u>Avions-citernes:</u>	2,514	1,356	1,816	4,116	2,518
<u>Total:</u>	<u>6,395</u>	<u>5,312</u>	<u>5,850</u>	<u>8,460</u>	<u>6,993</u>

HEURES DE VOL

ANNEE 1972

AVIONS D'AFFAIRES

<u>Avions</u>	<u>Heures de vol</u>	<u>Milles parcourus</u>	<u>Passa- gers</u>	<u>Milles/ Passagers</u>	<u>Sorties</u>
CF-PQE DC-3	550:30	68,145	1,863	354,064	386
CF-PQG BH-125	1,028:50	240,758	3,034	648,625	1,183
CF-PQH F-27	1,281:15	220,473	5,115	1,292,666	993
<u>Total:</u>	<u>2,860:35</u>	<u>529,376</u>	<u>10,017</u>	<u>2,295,355</u>	<u>2,562</u>

AVIONS DE BROUSSE

CF-PQB Beaver	306:40	27,507	295	75,681	127
CF-PQC Beaver	294:25	26,099	272	53,670	149
CF-PQS Hughes 500	436:20	43,426	778	58,524	588
CF-PQT Jet Ranger	577:10	57,909	1,456	152,046	684
<u>Total:</u>	<u>1,614:35</u>	<u>154,941</u>	<u>2,801</u>	<u>339,921</u>	<u>1,548</u>

AVIONS-CITERNES

CF-PQF Canso	219:35	22,588	133	40,874	97
CF-PQK Canso	108:30	11,065			52
CF-PQL Canso	151:45	16,241	9	1,911	77
CF-PQM Canso	108:15	10,889	41	6,743	63
CF-PQO Canso	143:35	14,934	10	3,564	71
CF-PQP Canso	172:40	18,409	64	12,564	89
CF-TUU CL-215	92:35	11,885	6	720	40
CF-TUV CL-215	145:50	17,515	20	4,589	69
CF-TUW CL-215	62:35	7,807	1	134	28
CF-TXA CL-215	133:25	12,950	17	3,604	63
CF-TXB CL-215	121:40	15,753	78	19,086	70
CF-TXC CL-215	137:10	16,140	23	3,871	74
CF-TXE CL-215	87:10	10,801	22	4,137	53
CF-TXG CL-215	125:20	15,303	12	3,664	54
CF-TXI CL-215	141:20	18,578	34	5,899	74
CF-TXJ CL-215	138:15	16,590	18	2,787	80
CF-TXK CL-215	69:05	8,547	10	1,514	42
CF-YWO CL-215	44:30	5,993	6	180	25
CF-YWP CL-215	181:50	20,179	152	16,460	201
CF-YWQ CL-215	123:30	15,744	2	312	62
CF-YXG CL-215	9:40	917	3	245	10
<u>Total:</u>	<u>2,518:15</u>	<u>288,828</u>	<u>661</u>	<u>132,858</u>	<u>1,394</u>
<u>Grand-Total:</u>	<u>6,993:25</u>	<u>973,145</u>	<u>13,479</u>	<u>2,768,134</u>	<u>5,504</u>

RAPPORT D'ARROSAGE AVEC AVIONS CANSO ET CL-215ANNEE 1972

<u>AVIONS</u>	<u>HEURES DE VOL</u>	<u>NOMBRE D'ARROSAGES</u>	<u>NOMBRE DE GALLONS</u>	<u>NOMBRE DE SORTIES</u>
CF-PQF	76:40	336	268,800	25
CF-PQK	74:25	330	264,000	28
CF-PQL	91:00	424	339,200	36
CF-PQM	51:10	248	198,400	24
CF-PQO	92:10	397	317,600	36
CF-PQP	51:50	246	196,800	16
CF-TUU	81:05	314	376,800	28
CF-TUV	110:50	502	602,400	50
CF-TUW	35:55	122	146,400	14
CF-TXA	61:45	379	454,800	21
CF-TXB	53:55	243	291,600	23
CF-TXC	64:40	345	414,000	21
CF-TXE	38:10	105	126,000	16
CF-TXG	74:20	491	589,200	21
CF-TXI	102:55	362	434,400	44
CF-TXJ	19:00	69	82,800	5
CF-TXK	29:40	174	208,800	10
CF-YWO	30:55	188	225,600	10
CF-YWP	13:55	---	-----	17
CF-YWQ	63:00	318	381,600	19
<i>Total:</i>	<u>1,217:20</u>	<u>5,593</u>	<u>5,919,200</u>	<u>464</u>

REMBOURSEMENT PAR AVIONANNEE 1972

<u>AVIONS</u>	<u>MONTANTS</u>
<u>Avions d'affaires</u>	
CF-PQE DC-3	\$ 58,175.01
CF-PQG DH-125	151,316.69
CF-PQH F-27F	211,116.64
	<hr/>
	\$ 420,608.34
<u>Avions de brousse</u>	
CF-PQB Beaver	16,856.66
CF-PQC Beaver	14,386.66
CF-PQS Hélicoptère Hughes 500	35,242.50
CF-PQT Hélicoptère Jet Ranger	44,372.50
	<hr/>
	\$ 110,858.32
<u>Avions-citernes</u>	
CF-PQF Canso	45,909.52
CF-PQK Canso	34,822.02
CF-PQL Canso	35,822.02
CF-PQM Canso	35,259.52
CF-PQO Canso	38,022.02
CF-PQP Canso	36,709.52
CF-TXA CL-215	53,934.53
CF-TXB CL-215	42,034.53
CF-TXC CL-215	44,884.53
CF-TXE CL-215	36,009.53
CF-TXG CL-215	49,534.53
CF-TXI CL-215	70,883.83
CF-TXJ CL-215	30,534.53
CF-TXK CL-215	32,284.53
CF-TUU CL-215	45,709.52
CF-TUV CL-215	78,451.18
CF-TUW CL-215	36,559.52
CF-YXG CL-215	23,809.52
CF-YWO CL-215	32,309.52
CF-YWP CL-215	129,484.11
CF-YWQ CL-215	44,009.52
	<hr/>
	\$ 976,978.05
	<hr/>
Grand total:	\$1,508,444.71
	<hr/> <hr/>

6

REMBOURSEMENT PAR MINISTERE

ANNEE 1972

AFFAIRES CULTURELLES	\$ 13,707.49
AFFAIRES INTER-GOUVERNEMENTALES	22,589.16
AFFAIRES MUNICIPALES	49,154.17
AFFAIRES SOCIALES	54,087.51
AGRICULTURE	9,903.33
CABINET DU 1ER MINISTRE	2,960.83
CONSEIL EXECUTIF	7,805.82
COMMUNICATIONS	15,115.02
EDUCATION	16,629.15
FINANCES	14,716.66
FONCTION PUBLIQUE	5,078.34
HYDRO-QUEBEC	30,494.99
IMMIGRATION	12,537.52
INDUSTRIE	19,379.99
INSTITUTION FINANCIERE	750.00
JUSTICE	55,667.49
OFFICE DES AUTOROUTES	550.00
OFFICE DE DEVELOPPEMENT DE L'EST DU QUEBEC	16,585.01
PRESIDENT DES ELECTIONS	10,067.51
REVENU	7,644.16
RICHESSSES NATURELLES	87,193.33
SURETE DU QUEBEC	1,646.67
TERRES ET FORETS	780,212.49
TOURISME, CHASSE ET PECHE	47,813.75
TRAVAIL	25,356.70
TRAVAUX PUBLICS	350.00
VOIRIE	31,890.40
CANADAIR LIMITEE	3,000.00
U.S.A.: Arizona	: \$ 24,369.61
California	: 81,304.98
Tennessee	: 59,315.96
	164,990.55
QUEBECAIR	566.67
	<hr/>
	\$ 1,508,444.71
	<hr/>

RECU
 CENTRE DE DOCUMENTATION
 AOU 20 1979
 TRANSPORTS QUÉBEC

CENTRE DE COORDINATION
RENDEMENT DES AVIONS-CITERNES
 (saison 1972)

MOIS	HEURES D'INVOCLES		TOTAL	NOMBRE DE LARGAGES			NOMBRE DE GALLONS	FEUX TRAVAILLES		
	canso	CL-215		canso	CL-215	TOTAL		canso	CL - 215	TOTAL
M-AI	236:10	328:20	564:30	1,294	1,814	3,108	3,212,000	56	91	147
JUIN	73:15	51:15	124:30	369	262	631	609,600	10	10	20
JUILLET	67:30	246:15	313:45	380	1,326	1,706	1,895,200	26	66	92
AOÛT	01:10	08:25	09:35	3	21	24	27,600	1	3	4
SEPTEMBRE	-	06:25	06:25	-	21	21	25,200	-	2	2
<u>TOTAL</u>	378:05	640:40	1,018:45	2,046	3,444	5,490	5,769,600	93	172	265

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 036 838