

AIR

Le magazine de l'AQTA



Un Hub de maintenance canadien

pour contrer la pénurie de main d'oeuvre, un concept intéressant / page 53

Avec le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR),

le MTQ est sur la bonne piste / page 55



Par
Jean-François Ouellet,
directeur aéroport
au CA de l'AQTA

C'est avec un immense plaisir que je joins le conseil d'administration de l'AQTA. Mes convictions, quant au développement du transport aérien, me poussent à m'impliquer activement au sein d'un secteur d'activités en pleine effervescence et influencé par de multiples changements, ce qui nous demande de relever des défis quotidiens de taille. La pénurie de main-d'œuvre en est un bel exemple.

Mon rôle de directeur du secteur « aéroport » sera non seulement de bien représenter mes collègues, mais aussi d'agir à titre de facilitateur au niveau des communications avec le Réseau québécois des aéroports (RQA). En effet, mon implication permettra des échanges directs avec les exploitants de services pour faire avancer les sujets d'intérêt commun (encadrement, contraintes ou opportunités de développement, mise en commun de données d'impact économique et bien d'autres sujets qui préoccupent les deux organisations.

Ma présence au sein de la communauté de l'AQTA permettra d'ouvrir un corridor de discussion formel et régulier entre les aéroports et les transporteurs aériens, tout en permettant aux membres aéroports de se faire valoir, mais aussi de mieux comprendre les objectifs, opportunités et enjeux offerts par les transporteurs aériens.

Changement de cap pour Patrick Lafleur



Président du CA :
M. Patrick Lafleur

Notre président du conseil d'administration quitte ses fonctions au sein de l'entreprise Passport Hélico pour relever de nouveaux défis.

En effet, depuis le 19 août dernier, Patrick est à l'emploi du constructeur Bell Helicopter Textron et a joint l'équipe à Mirabel en tant que pilote d'essai expert.

Patrick nous a confié qu'il a adoré l'expérience acquise chez Passport Hélico au cours des 20 dernières années et qu'il conservera toujours d'excellents souvenirs de cette entreprise et de ses collègues. Il en profite pour remercier son ancien patron, M. Yves Le Roux, de lui avoir fait confiance et pour lui avoir donné la latitude lui permettant d'atteindre un haut niveau de compétence professionnelle autant au niveau du pilotage que de la gestion organisationnelle. C'est avec un sentiment du devoir accompli qu'il quitte l'entreprise.

Heureusement, Patrick, avec l'appui de son nouvel employeur, maintiendra ses fonctions à la présidence du conseil d'administration de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA).

Nous lui souhaitons bonne chance dans ses nouvelles fonctions!

Hub de maintenance canadien

La solution efficace et pérenne pour lutter contre la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans les ateliers de maintenance

Par Lahou Keita, de KEITAS SYSTEMS

L'industrie aéronautique au Canada doit chaque jour relever de nombreux défis, le plus important de ces défis étant d'assurer la pérennité de sa main-d'œuvre qualifiée. Ce problème touche l'ensemble des acteurs du secteur.

Les associations liées à l'industrie à travers le Canada tirent régulièrement la sonnette d'alarme afin d'éviter que cette situation n'atteigne un seuil critique.

L'alerte des associations devrait nous interroger collectivement. Elle concerne les turbulences liées à la pénurie de pilotes et de personnel technique que traverse depuis longtemps déjà l'industrie aéronautique canadienne.

Le secteur de la maintenance aéronautique n'est pas en reste puisqu'il fait face à un déficit sans précédent de techniciens d'entretien expérimentés.

Les ateliers de maintenance auraient besoin d'au moins 5300 nouveaux employés d'entretien d'aéronefs d'ici 2025 s'ils veulent faire face à la croissance mondiale du transport aérien et entretenir les aéronefs des 131 compagnies aériennes canadiennes recensées effectuant des vols charters.

La plupart des opérateurs canadiens ont des flottes hétérogènes, ce qui implique la multiplication des qualifications des techniciens et monopolise des ressources humaines techniques conséquentes. Ce facteur pèse de façon importante dans la pénurie de main-d'œuvre et sur les finances des centres de maintenance qui doivent investir massivement dans l'outillage et la formation des techniciens; ces coûts dispendieux freinent leur croissance.

La bonne nouvelle est que ces problèmes structurels de manque de personnel technique et de coûts de fonctionnement ne sont pas une fatalité. Le caractère chronique du problème nécessite une solution entièrement nouvelle de gestion de la maintenance, en mettant en place une coopération intelligente entre les ateliers de maintenance, de partage des ressources, de prêt d'outils et de soutien réciproque

pour gérer les pannes et la maintenance programmée des aéronefs.

Le constat est le suivant : tout seul, on va plus vite, mais ensemble on va plus loin.

La création d'un Hub de maintenance canadien dont le fonctionnement est régi par une charte de déontologie est la solution adaptée aux problèmes communs, n'excluant pas une compétition saine.

L'objectif de la charte éthique et déontologique du Hub de maintenance est d'établir les principes fondamentaux des échanges commerciaux, que les partenaires s'engagent activement à respecter.

Les entreprises membres sont invitées à ne pas se comporter ni régir les affaires au sein du Maintenance Hub Canada en tant que concurrents, mais en tant que partenaires en mettant en commun les ressources de main-d'œuvre, en partageant de l'information, des données, des outils et en se soutenant mutuellement pour augmenter le volume d'affaires de tous les signataires.

Voici quelques exemples des bénéfices du Maintenance Hub Canada :

En l'absence d'un Hub, un centre de maintenance qui refuse de dépanner un avion cloué au sol par manque de techniciens freine sa croissance ainsi que celle de tous les ateliers de maintenance de sa zone géographique, voire de tout le pays. L'avion disparaît des radars pour être pris en charge de l'autre côté de la frontière, cela favorisant l'expansion d'autres centres de maintenance hors des frontières canadiennes. Le dépannage d'un avion est la porte d'entrée pour vendre de la maintenance programmée, de l'ingénierie et d'autres services.

Grâce au Hub, les ateliers de maintenance peuvent communiquer, voire sous-traiter, le cas échéant, certains travaux

qu'ils ne peuvent pas absorber, échanger des services et agir en réseau via un portail de maintenance. Leur rayon d'action étant élargi réglementairement, ils peuvent accepter désormais tous les avions qui se présentent en s'appuyant sur les ressources, les agréments et l'outillage de leurs partenaires. Une meilleure répartition des personnels techniques évite les licenciements lors de baisse de charge dans le hangar puisque les techniciens disponibles sont envoyés pour soutenir l'activité des centres de maintenance en surcharge de travaux. Quant au prêt d'outillage dispendieux, il permet d'améliorer les marges sur les chantiers d'aéronefs.

Les centres de maintenance qui partagent leurs techniciens et leurs outils avec leurs partenaires sont assurés de ne pas perdre leur main-d'œuvre ni de voir leurs outils détériorés, puisque cette pratique est encadrée par la charte de déontologie, qui prône l'honnêteté, le professionnalisme et le respect envers les différents intervenants du Hub de maintenance. En contrepartie, les ateliers qu'ils ont soutenus s'engagent à leur adresser des travaux dont ils n'ont pas l'agrément ou qu'ils ne peuvent pas gérer. Le gestionnaire du Hub a pour mission de veiller à l'équilibre des échanges commerciaux et au strict respect des procédures définies par les directeurs de la qualité des ateliers de maintenance afin de

répondre aux exigences de Transports Canada lors des audits. Tous les partenaires du Hub sont éventuellement gagnants, car leur mode de fonctionnement s'inscrit dans une démarche commerciale globale et éthique pour croître ensemble et de façon conforme à la réglementation aérienne.

La finalité du Hub de maintenance est de favoriser une croissance durable pour l'ensemble des centres de maintenance par le biais de nouvelles opportunités d'affaires, de traiter et résoudre toutes les requêtes adressées par les ateliers de maintenance, de faciliter la collaboration entre les partenaires, d'éradiquer la pénurie de main-d'œuvre et de préparer l'avenir en développant des outils technologiques innovants pour économiser les ressources et optimiser la productivité sur les chantiers.

Les centres de maintenance et les compagnies aériennes qui souhaitent de plus amples informations et/ou intégrer le Hub de maintenance pourront poser toutes leurs questions et s'enregistrer lors de la prochaine soirée de réseautage de l'AQTA qui aura lieu le 20 novembre au Fairmont Le Reine Elizabeth à Montréal ou faire leur demande d'enregistrement directement auprès de l'AQTA.

Bienvenue à notre nouveau membre : Honco Bâtiments



Depuis plus de 45 ans, Honco Bâtiments se spécialise dans la construction de hangars de toute envergure pour hélicoptères et pour avions. Chaque projet est conçu en fonction des défis techniques et des exigences du client. L'équipe Honco

vous propose tous les services sous un même toit : de l'analyse des besoins à l'évaluation précise des coûts de construction, en passant par la préparation des plans, l'ingénierie de conception, la gestion de projets, la fabrication du bâtiment et la construction.

Un des avantages considérables de la technologie Honco est le plafond structural au fini Galvalume qui reflète la lumière. Il assure un niveau élevé de l'éclairage dans votre hangar et permet d'installer des lignes de vie pour des travaux de maintenance sécuritaires. Les fermes de toit étant non visibles, l'environnement demeure propre et procure un espace intérieur esthétique. De plus, toute structure d'entreeit devient inaccessible aux oiseaux, évitant leur accès dans les zones reculées du bâtiment et protégeant votre équipement des dommages.