

De Saint-Hubert à Toronto avec



Par Pierre GILLARD

Devant me rendre à Toronto pour un important rendez-vous le lundi 2 octobre 2017, un billet aller-retour a été réservé sur les vols Pascan 6400 et 6403. Le départ étant prévu à 6h30, j'arrive de bonne heure à l'aéroport de Saint-Hubert où la compagnie dispose de sa propre aérogare. Je stationne mon véhicule dans le vaste parking gratuit. Quelle différence avec l'aéroport de Montréal-Pierre-Elliott-Trudeau ! En effet, l'accès est aisé par les autoroutes 20 et 30, la route 116, ainsi que le chemin de Chambly et les boulevards Cousineau et Roland Therrien. Par ailleurs, il n'y a absolument pas de circulation et, si on est malchanceux, il y aura tout au plus 100 mètres à parcou-

rir à pied entre sa voiture et l'entrée de l'aérogare. Quelle facilité d'accès !

En fait, je me rends compte que je suis arrivé beaucoup trop tôt. 30 minutes avant le départ du vol auraient été encore acceptables. À l'aérogare de Pascan, il n'y a pas de contrôles fastidieux comme c'est le cas dans les gros aéroports. L'enregistrement ne prend donc que quelques instants et l'accueil est sympathique. Les passagers sont ensuite invités à patienter dans la salle d'attente où du café et d'autres breuvages sont disponibles.

Un moment donné, nous sommes invités à embarquer dans notre appareil. Les vols sur Toronto-City-Billy-Bi-

shop sont assurés en Pilatus PC-12, un avion suisse monoturbiné de neuf places, quasi un avion d'affaires. Le copilote nous présente les mesures de sécurité et nous donne quelques informations au sujet de notre vol ainsi que la météo prévue à destination. Aujourd'hui, ce ne sera que du beau temps et plein soleil ! Des petites viennoises encore chaudes sont servies de même qu'un jus ou de l'eau.

Tout juste après le décollage, nous pouvons admirer à droite de l'appareil, un magnifique lever de soleil sur le mont Saint-Hilaire. Puis, après un virage à gauche, nous croisons le fleuve Saint-Laurent avant de continuer notre route vers Toronto.



Qui est Pascan ?

En 1999, un ancien pilote du Service aérien gouvernemental du Québec et instructeur sur Canadair CL-415, Serge Charron, fonde Pascan Aviation avec l'homme d'affaires Denis Charest. Leur projet est basé sur le fait que les régions du Québec sont très mal desservies par les gros transporteurs canadiens. Un premier Pilatus PC-12 est acquis et progressivement la flotte s'accroît avec l'ajout de nouvelles destinations. Aussi, au fil du temps, de nouveaux types d'appareils sont introduits comme le Beechcraft King Air A100 en 2004, le British Aerospace Jetstream 32 en 2007 ou l'ATR-42 en 2012.

La compagnie vit une belle croissance saine et s'adapte

au marché en développant de nouvelles routes et en proposant de multiples services aériens. Le projet du Plan Nord au Québec est, pour Pascan, une bonne nouvelle et une belle occasion pour développer sa flotte et s'affirmer d'avantage comme compagnie aérienne indépendante. Mais l'arrivée du Parti québécois au pouvoir en 2012 sonne le glas de ce projet de développement d'exploitation des richesses naturelles et la compagnie en subit d'énormes conséquences.

En 2017, une restructuration financière voit la dissolution de Pascan Aviation et la création d'une nouvelle entreprise dénommée « Pascan », dirigée par Julian Roberts et

Yani Gagnon. Depuis, avec un nouveau logo et une flotte épurée de Jetstream et de Pilatus PC-12, Pascan continue à vouloir développer les liaisons régulières vers les régions du Québec ainsi que vers Toronto, tout en maintenant ses activités de nolisement d'avions, un secteur actuellement en pleine croissance.

Par ailleurs, Pascan dispose aussi de son propre organisme de maintenance agréé par Transports Canada pour assurer l'entretien de sa flotte ainsi que d'appareils de clients privés. Enfin, ses installations de Saint-Hubert permettent d'accueillir des jets privés ou tout autre aéronef souhaitant utiliser ses services de FBO.

En chemin, nous survolons l'aéroport de Mirabel désormais privé de son aérogare. C'est bien triste de voir cette infrastructure ainsi mutilée pour de bien tristes raisons

politiques. Nous montons à notre altitude de croisière de 22.000 pieds avec une vitesse de l'ordre de 250 nœuds. Un peu plus tard, en entamant le début de notre

descente vers Toronto, c'est la base militaire de Trenton abritant l'essentiel de la flotte de transport de l'Aviation royale canadienne que nous apercevons. Elle paraît

bien petite vue d'en haut et pourtant, pour l'avoir visitée récemment, elle est impressionnante. Puis, à notre droite, apparaît la ville de Toronto, aisément reconnaissable de loin avec son immense tour du CN.

Après une heure et vingt minutes de vol, nous nous posons à Toronto-City. L'aéroport Billy-Bishop se trouve sur une île dans le lac Ontario située face à la ville et à proximité immédiate de celle-ci. Quelques instants plus tard, notre Pilatus se stationne sur le tablier réservé au FBO Trans Capital Air. On débarque de l'avion, on récupère son bagage et en deux minutes, tout au plus, on est sorti de l'aéroport. Ici aussi, Pascan dispose d'une longueur d'avance sur ses concurrents dont les passagers sont obligés de transiter par l'aérogare principale. Puis, il reste à rejoindre la ville en prenant le traversier ou en empruntant le nouveau tunnel piétonnier, ce qui prend environ trois minutes. Donc, si l'on fait le compte, cinq minutes après avoir débarqué de l'avion, on est en ville ! À la sortie du terminal du ferry et du tunnel, il est possible de prendre des autobus-navettes ou des taxis. En marchant un peu, on a également accès à une ligne de tramway. Comment être plus efficace ! Pour ma part, la personne avec qui j'ai rendez-vous me rejoint au terminal et nous quittons ensemble les lieux pour tenir notre rencontre en ville.



En haut : lever de soleil sur le mont Saint-Hilaire, tout juste après le décollage de Saint-Hubert. Au milieu : durant le vol, le commandant de bord et le copilote s'occupent de la navigation ainsi que des communications radio tout en surveillant l'ensemble des paramètres de vol de l'avion. Ci-dessus : débarquement des passagers au FBO Trans Capital Air à l'aéroport de Toronto-Billy-Bishop (Pierre Gillard).



L'envers du décor.

Une heure avant l'heure prévue du départ, Fred, le commandant de bord, et Étienne, le copilote du vol Pascan 6400, sont déjà au travail. Alors que Fred s'occupe de remplir les derniers documents nécessaires au vol et qu'il fait toujours sombre dehors, Étienne part inspecter l'avion, le Pilatus PC-12/45 immatriculé C-GRDC qui est affecté aujourd'hui au vol 6400 vers Toronto-Billy-Bishop. Muni de sa puissante lampe de poche, il contrôle les principaux composants de l'aéronef requis par les exigences de la visite prévol.



Dans la foulée, de retour dans le bâtiment de la compagnie, Étienne sort les boissons d'un frigo pour les placer dans une glacière qui sera embarquée à bord de l'avion. Il prépare également quelques viennoises qu'il met à réchauffer dans un four. Celles-ci sont aussi amenées à l'avion.



Enfin, il rejoint Fred, le commandant de bord et, ensemble, ils récapitulent les différentes étapes du plan

En haut : Étienne, le copilote, effectuant la visite prévol de l'avion. Au centre : Frédérick, le commandant de bord, termine la préparation des derniers documents avant le départ. En bas : les boissons et les viennoises sont préparées à l'attention des passagers. Page ci-contre : le Pilatus PC-12 immatriculé C-FAXY aux nouvelles couleurs distinctives de Pascan (Pierre Gillard).

de vol, la météo, la répartition des tâches ainsi que toutes les procédures de sécurité. Tous deux rejoignent ensuite l'avion. Pendant que Fred s'installe dans le cockpit pour effectuer les tests des instruments de bord et des différents systèmes de l'aéronef, Étienne enlève toutes les protections comme celles sur les tubes Pitot et statique, le bouchon de l'entrée d'air du moteur ou les cordes de maintien de l'hélice. Simultanément, l'avitaillement en carburant est effectué par le personnel de piste de Pascan.

Les passagers embarquent et leurs bagages, préalablement pesés à l'enregistrement, sont chargés à l'arrière du Pilatus par la grande porte cargo. Celle-ci est fermée et Étienne monte à bord et s'assure que la porte d'accès est bien verrouillée. Il présente, ensuite les mesures de sécurité et s'assure du confort des passagers avant de rejoindre Fred dans le cockpit. La procédure de mise en route est lancée et le moteur Pratt & Whitney Canada PT6A-67B équipant l'avion se met à vivre.

Aujourd'hui, du fait de la configuration des vents, la piste 06 droite de l'aéroport de Saint-Hubert est utilisée pour le décollage. Pour circuler sur l'aéroport, les pilotes sont en contact avec la fréquence « sol » de Saint-Hubert. Une fois à l'entrée de piste, ils passent sur la fréquence de la tour. Dès



Au moment de la conception et du développement du monoturbiné PC-12 à la fin des années 1980 et au début des années 1990, le manufacturier suisse Pilatus était loin d'imaginer que cet avion deviendrait un grand succès commercial mondial. Ayant effectué son premier vol à l'usine de Stans le 31 mai 1991, le PC-12 a été produit à l'heure actuelle à plus de 1500 exemplaires et le rythme des ventes ne semble pas s'infléchir grâce à des améliorations et des mises à niveau continues, notamment de l'avionique.

Les atouts de cet avion : une cabine pressurisée de neuf places permettant des vols éventuellement jusqu'à 30.000 pieds, une grande porte cargo permettant de

l'affecter à une multitude de fonctions et des performances de vol comparables, sinon, supérieures à bien des bimoteurs de sa catégorie, ceci, bien évidemment, à un coût moindre du fait qu'il est monomoteur.

Justement, son moteur est un Pratt & Whitney Canada PT-6A-67B ou 67P développant 1.200 chevaux. Celui est réputé pour sa robustesse et sa fiabilité, deux points forts qui ont fait la marque de commerce du motoriste de Longueuil. C'est pour toutes ces raisons que le PC-12 a toujours fait partie de la flotte de Pascan et y demeurera encore pour de longues années, car, jusqu'à présent, aucun autre appareil n'a pu égaler ses qualités.

que l'avion quitte la zone de contrôle de Saint-Hubert et continue sa montée pour rejoindre son altitude de croisière, ce sont les contrôleurs de « Montreal Departure » qui prennent le vol Pascan 6400 en charge. Ainsi, tout au long du trajet qui suit

scrupuleusement le plan de vol prévu, l'équipage traversera les secteurs bien définis d'Ottawa et de Toronto disposant chacun de leur fréquence et de leur contrôle du trafic aérien. Tous ces services sont assurés par NAV Canada.



Du carburant est ajouté par Nicolas afin que le Pilatus puisse effectuer l'aller-retour Saint-Hubert-Toronto incluant la réserve réglementaire en cas de déroutement (Pierre Gillard).

Une fois dans la zone de contrôle de Toronto-City, le pilote demande une approche visuelle vers la piste 08 qui a une longueur de 4000 pieds. Celle-ci est approuvée et l'avion entame une large boucle pour se poser une heure et vingt minutes après le décollage de Saint-Hubert.

Une fois le moteur coupé, Étienne ouvre la porte permettant aux passagers de descendre et, après avoir manœuvré la porte « cargo », rend les bagages à ceux-ci qui sont aimablement conduits au petit terminal du FBO Trans Capital Air par le personnel de celui-ci.

Les documents de bord sont remplis et les deux membres de l'équipage mettent l'avion au campagne de telle manière à ce qu'il soit prêt pour le vol de retour qui est prévu pour 18h00 aujourd'hui. Les deux pilotes quittent l'aéroport pour rejoindre un hôtel

en ville où ils se reposeront avant d'effectuer le trajet inverse en tout début de soirée. Pour Étienne, ce sera l'occasion d'étudier au calme en vue d'un examen théorique qu'il a à présenter chez Transports Canada durant la semaine qui s'en vient.

La clientèle visée.

Ce vol Saint-Hubert-Toronto est clairement destiné principalement à une clientèle d'affaires. Les horaires sont parfaits pour arriver suffisamment tôt à Toronto et revenir en début de soirée, laissant la possibilité d'effectuer toute une journée de travail complète sur place.

Mais, bien entendu, cette liaison n'est pas uniquement destinée à des personnes voyageant pour des raisons professionnelles. Elle peut s'avérer aussi une option intéressante, rapide et peu exigeante sur le plan de la fatigue pour quiconque souhaite aller visiter Toronto durant un ou plusieurs jours. En effet, elle évite de passer un bon 12 à 14 heures sur



Pascan vous amène directement en Pilatus PC-12 de la Rive-sud de Montréal au centre-ville de Toronto avec l'efficacité et le confort d'un vol d'affaires. L'avion est stationné sur l'aire réservée au FBO Trans Capital Air (Pierre Gillard).

L'aéroport de Toronto-City-Billy-Bishop



L'aéroport de Toronto-City photographié le 14 juin 1939 (à gauche) et en 1968 (à droite) (City of Toronto Archives et Boris Spremo/Toronto Star Photo Archive).

Imaginé dès 1930 sur une des îles situées au sud-ouest de la ville, l'aéroport de Toronto-City-Billy-Bishop a été achevé en 1939. Prévu initialement pour devenir l'aéroport principal de Toronto, il ne servira, toutefois, qu'à des liaisons internes, des vols privés ou médicaux, car, simultanément, l'aéroport de Malton, actuellement Pearson International, a été construit et, du fait de son emplacement plus favorable, ce dernier a été l'objet d'une expansion significative.

Connu habituellement sous le nom de « Toronto Island Airport », il a aussi porté les noms officiels de « Port George VI Island Airport », de « Toronto City Centre Airport » avant d'être définitivement baptisé en 2009 du nom de Billy-Bishop, un as de l'aviation canadienne qui s'était illustré durant la Première guerre mondiale.

Au fil du temps, des infrastructures se sont ajoutées

pour en arriver aujourd'hui à être le neuvième aéroport au Canada et le troisième en Ontario en terme de mouvements. Depuis le début, il est accessible par un service de ferries, mais, depuis le 30 juillet 2015, un tunnel piétonnier permet aux passagers et aux employés d'éviter de devoir l'emprunter.

Actuellement, il reste deux vestiges de l'aéroport original des années 1930 : l'aérogare qui a été conservée et déplacée au sud-est des pistes ainsi que le hangar en briques rouges situé au nord de l'aéroport et qui appartient à la compagnie Trans Capital Air.



Les ascenseurs donnant accès au tunnel piétonnier font face à une grande baie vitrée d'où l'on peut apercevoir l'aéroport sur l'île. À la gauche de l'image, on peut noter le hangar de la compagnie Trans Capital Air qui est l'un des deux derniers vestiges datant des années 1930 (vous pouvez aussi le voir sur les deux photos du haut !) (Pierre Gillard).

les routes et autoroutes, ou à peine moins avec le train. Par ailleurs, le temps ainsi gagné permet aussi de se passer d'une ou de deux nuits d'hôtel. Ainsi, tous calculs faits, l'option « Pascan » mérite d'être évaluée pour tout déplacement vers Toronto.

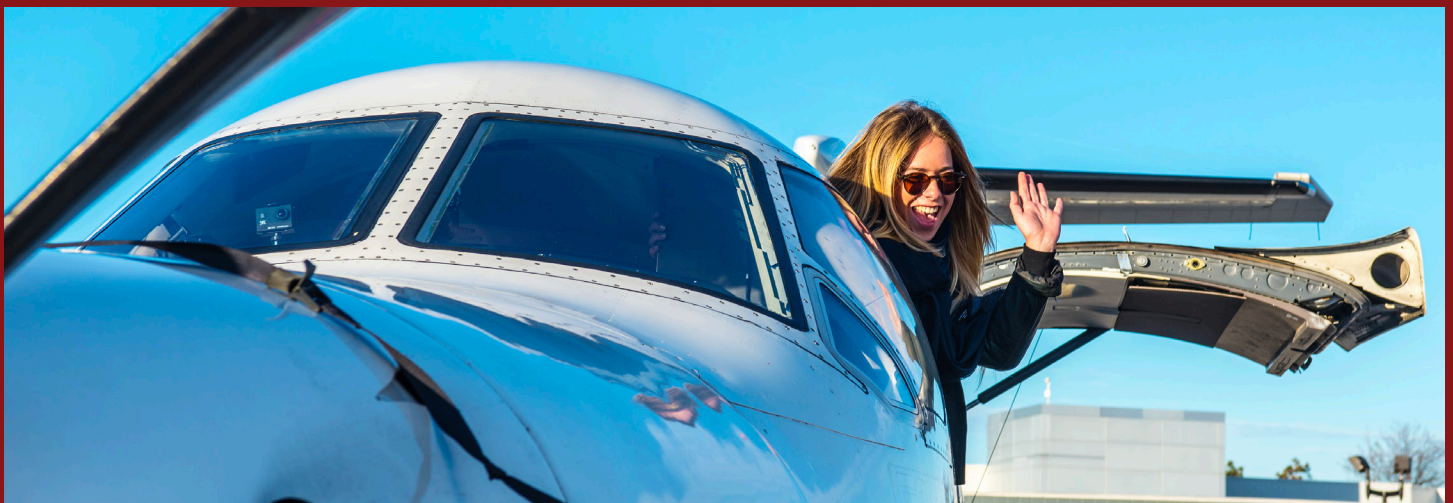
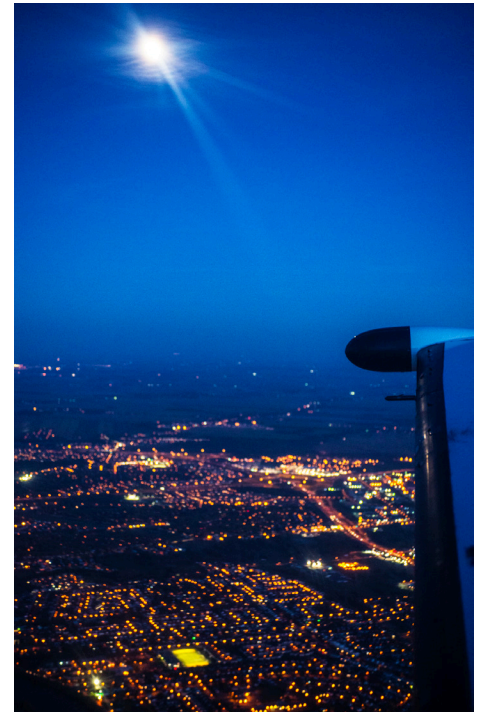
Pour les étudiants, Pascan propose aussi des prix ajustés aux moyens financiers plus restreints de nos jeunes. Ce programme permet ainsi, par exemple, d'étudier durant la semaine dans une des universités de Toronto et de passer le week-end en famille à Montréal ou dans les alentours.

Ci-contre : le retour de Toronto s'effectue en début de soirée avec une arrivée habituelle à Saint-Hubert aux alentours de 19h00 (Pierre Gillard).

Une destination en croissance.

Depuis le vol inaugural effectué le 10 avril 2017, le taux de remplissage des avions à destination de Toronto-City-Billy-Bishop ne cesse de croître prouvant l'intérêt de cette liaison au départ de Saint-Hubert. De plus, on peut constater que la clientèle a simultanément tendance à se fidéliser aux différents vols proposés par Pascan. Tout ceci ne peut s'avérer que positif pour ce petit transporteur qui doit continuellement jouer des coudes pour se démarquer face aux grosses compagnies aériennes canadiennes.

L'auteur tient à remercier Madame Julie Gagnon ainsi que messieurs Julian Roberts, Frédéric Phaneuf et Étienne Croteau pour leur aimable collaboration à la réalisation de cet article. Merci aussi au personnel de Pascan.



Les avantages de voyager avec Pascan vers Toronto :

- ✓ Enregistrement au plus tard 30 minutes avant le départ.
- ✓ Stationnement gratuit.
- ✓ Aérogare privée à Saint-Hubert.
- ✓ Accès aisé à l'aéroport de Saint-Hubert.
- ✓ Arrivée à Toronto-City-Billy-Bishop (centre-ville).
- ✓ Débarquement rapide à Toronto.
- ✓ Réservation de taxi possible en vol.

Pour plus d'informations : www.pascan.com