

COMPTE -RENDU DE MISSION

Séjour du 28 Mai au 8 Juin 1972 à MONTREAL et OTTAWA

le 15 Juin 1972

M. ASSABGUI

COMPTE - RENDU de MISSION

Séjour du 28 Mai au 8 Juin 1972 à MONTREAL et OTTAWA

Le plan de ce compte-rendu de mission est le suivant :

- I. - ORGANISMES VISITES (liste sectorielle)
- II. - DEROULEMENT GENERAL DE LA MISSION
- III. - VISITES AYANT TRAIT AU CONTROLE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR LE CANADA

ANNEXE I -

LISTE DES REFERENCES DISPONIBLES

:--:--:--:

I. - ORGANISMES VISITES -

INFORMATIONS GENERALES SUR LE MARCHE INFORMATIQUE

CANADIEN

1. SMA - (Société de Service)
2. Université de Montréal
3. Congrès de l'ACI.
4. Consulat de France à Montréal et Ambassade à Ottawa

LE CONTROLE DE LA NAVIGATION AERIENNE AU CANADA

5. IOAC
6. Direction de la navigation aérienne du Québec
7. Ministère fédéral du transport
8. Ministère fédéral des Services et des Achats
9. Ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce
10. CAE electronics

LA DOCUMENTATION AUTOMATIQUE AU CANADA

11. INFORMATECH -France - Québec
12. Bibliothèque de l'Université de Montréal
13. Bibliothèque Nationale du Canada

LE RESEAU DU MINISTERE DE L'EDUCATION DU QUEBEC

14. Ministère de l'Education du Québec

II. - DEROULEMENT GENERAL DE LA MISSION

Mon enquête a porté sur le domaine du contrôle de la navigation aérienne (administration fédérale), sur les organismes responsables de la documentation automatique au Canada, tant au niveau Québécois qu'au niveau fédéral, ainsi que sur le système informatique du Ministère de l'éducation du Québec.

J'ai présenté, comme prévu, la communication au Congrès de l'ACI, le 1er Juin. La France y était représentée, en particulier par Messieurs ARSAC, BOLLIET, LAUDET et VAUQUOIS.

Justification

- Le premier domaine intéresse directement DMSA.
- Le second correspond au champ de mes activités lors de mon séjour au Canada. Je connaissais donc à priori, les grandes lignes des projets très importants que l'on m'a présentés.
- Le troisième correspond à un domaine (le seul à l'heure actuelle) relevant exclusivement de l'Administration provinciale. Or, il est certain pour des raisons tant politiques que linguistiques et culturelles, que la C II pourrait avoir une place absolument privilégiée, dans tous les projets informatiques québécois pour lesquels les décisions se prennent à Québec et non à Ottawa. Cela m'a été affirmé oralement, de manière formelle par plusieurs responsables haut placés; de l'Université et du Ministère de l'éducation québécois. J'ai donc jugé utile de me procurer les premières spécifications du projet informatique du Ministère de l'éducation québécois.

La part la plus importante de mon séjour a été consacrée au projet d'équipement du Ministère fédéral du transport, pour le contrôle de la navigation aérienne pour tout le Canada. Les autres visites et projets ne seront qu'évoqués dans ce compte-rendu. Je tiens à la disposition des personnes qui pourraient être intéressées par ces renseignements, tous les détails et le fichier d'adresses dont je dispose pour les secteurs de la documentation automatique et de l'enseignement au Canada.

Ayant appris dès ma première matinée à Montréal, par la SMA (Société de Service) et l'IOAC, qu'un important projet de Contrôle de la Navigation Aérienne doit faire l'objet d'un Appel d'offres dans un mois, j'ai immédiatement rendu visite à la Direction de la Navigation aérienne du Québec. Les renseignements que l'on m'y a donné sur le système actuel et les projets d'équipement du Ministère fédéral, m'ont déterminé à obtenir avant mon retour, le maximum d'informations sur le sujet.

J'ai donc rendu visite de manière officielle (en me faisant accompagner dans mes entrevues, par un Attaché du bureau du Conseiller Commercial de France à Ottawa) au Ministère fédéral du transport et à celui des Services et Achats.

Ne pouvant obtenir ni l'Appel d'Offres, ni les spécifications envoyées aux entreprises canadiennes en Décembre dernier et devant l'impossibilité absolue (officielle) pour nous d'agir à l'heure actuelle pour notre compte, j'ai décidé de sonder, en ce qui nous concerne, la possibilité de collaborer avec une des sept entreprises devant répondre à l'Appel d'Offres.

Après m'être procuré au Consulat à Montréal et à l'Ambassade à Ottawa, des renseignements sur les sept compagnies en question, j'ai discuté au Ministère de l'Industrie et du Commerce de ces sociétés, afin de savoir si elles avaient toutes déjà des partenaires ou non.

Il s'est alors avéré qu'une société que j'avais déjà visitée, CAE - Industries, était, parmi les trois sociétés sans partenaire, une des mieux placée dans l'affaire (entièrement canadienne, potentiel industriel important, introduction et réputation dans le milieu de l'aéronautique, etc.....).

Mes deux interlocuteurs de CAE electronics (Division de CAE - Industries visitée - voir ci-dessous) - Monsieur ROTH, Vice-Président pour le marketing et Monsieur RONBACK, Ingénieur en chef, responsable de la future proposition CAE, m'ont dit être prêts à considérer les possibilités de collaboration avec nous, si les prix de nos MITRA 15 s'avèrent être concurrentiels.

Nous avons peu de chances d'être retenus par CAE à cause de notre retard dans l'affaire. Quatre consultations ont été lancées depuis 2 ans par le Ministère du transport, l'Appel d'Offres final doit être lancé dans 1 mois, et les consortiums formés auront 4 mois pour y répondre.

CAE compte prendre une décision en ce qui concerne l'ordinateur qu'elle utilisera comme base de sa proposition dans les jours qui viennent. Elle n'est, d'autre part, pas sûre d'emporter l'affaire.

L'importance de l'enjeu (150 unités MITRA 15 - présence de la C II dans l'une des propositions, etc.....) justifie toutefois que nous tentions d'obtenir de la CAE qu'elle nous associe à la réalisation de sa proposition.

VISITE AU CONSULAT DE FRANCE A MONTREAL et' à
L'AMBASSADE à OTTAWA

J'ai rendu visite à plusieurs reprises au bureau du Conseiller Commercial de France à Montréal. J'y ai été reçu par M. MACE, Attaché, qui m'a fait un excellent accueil (à la suite d'une lettre de M. TROUILLOT) et qui m'a beaucoup aidé tout au long de mon séjour par la documentation qu'il m'a fournie et les introductions qu'il m'a obtenues.

M. ROUSSELIER, Attaché au bureau du Conseiller Commercial de France à Montréal, m'a également été d'une grande aide dans mes démarches ; il a bien voulu, en particulier, m'accompagner dans mes visites aux Ministères fédéraux.

J'ai également rencontré le Colonel BERG, Attaché militaire à Ottawa qui m'a aussi fait un excellent accueil et qui a semblé s'intéresser vivement à mon exposé sur nos activités, nos "spécialités" et nos possibilités.

Je n'ai malheureusement pas pu, faute de temps, utiliser son introduction à la Gendarmerie Royale (non plus que celle de M. FAUVEL, Directeur de l'informatique à la Sûreté du Québec qui m'a été présenté au cours d'un dîner, par une relation commune).

Voici, à toutes fins utiles, le nom des trois Conseillers Commerciaux de France à Ottawa, Montréal et Toronto.

<u>OTTAWA</u>	- Conseiller Commercial	M. Jean TROCME
	Adjoints	{ M. R. BACONNIER
		{ M. ROUSSELIER (rencontré)
<u>MONTREAL</u>	Conseiller Commercial	M. François-Xavier JILLIOT
	Adjoints	{ M. C. HERBAULT
		{ M. J. MACE
<u>TORONTO</u>	Conseiller Commercial	M. de GOUTIN

VISITE A LA DIRECTION DE LA NAVIGATION AERIENNE DU
QUEBEC

Siège : Aéroport de Dorval

Date : Vendredi 2 Juin

Introduit par : le bureau du Conseiller Commercial de France
à Montréal

Objet : Système de C.N.A. actuel - renseignements sur le
futur Appel d'Offres.

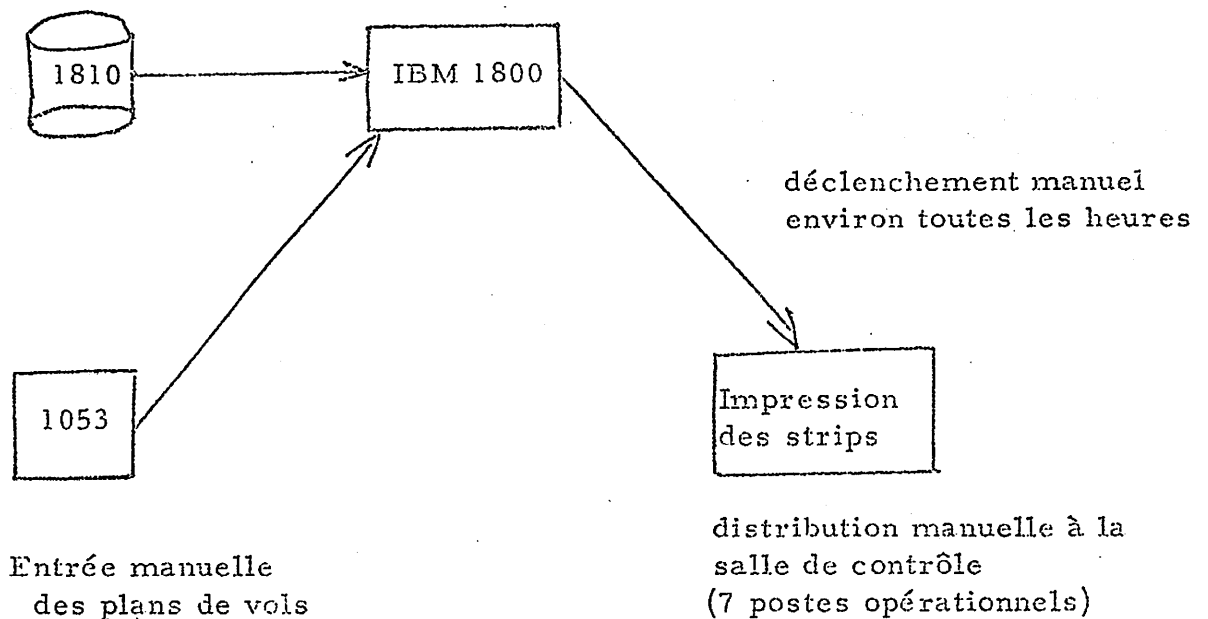
Reçu par : M. PITRE, Ingénieur en Chef, sur une recommandation
de M. BARIBEAU, Directeur de la NA. au Québec,
absent ce jour là.

Visite et explications menées par :

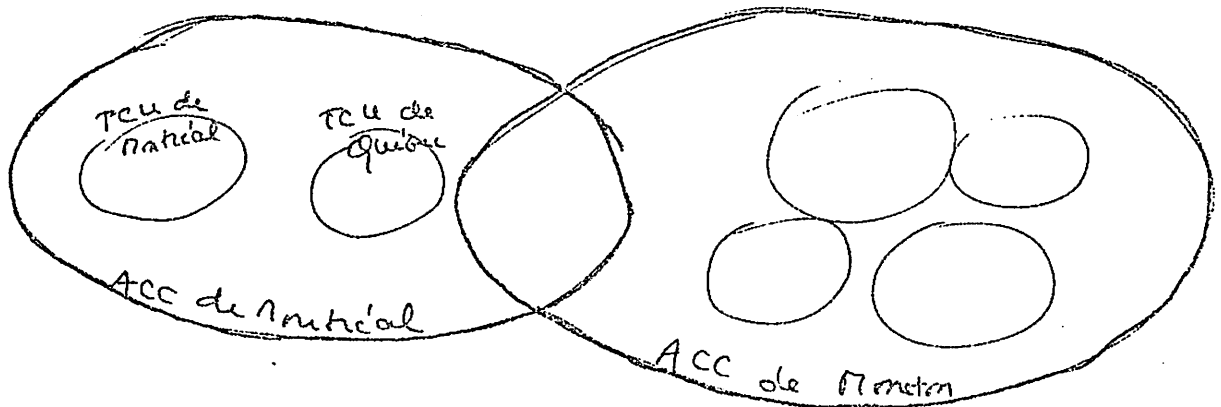
MM. LABELLE & TURNER - Chefs de service à
Dorval

ETAT ACTUEL DU CONTROLE DE LA NAVIGATION AERIENNE
AU CANADA

- a. Contrôles civil et militaire intégrés (sauf pour des cas exceptionnels- exercices de défense par exemple)
- b. L'espace aérien est divisé en 8 régions : ce sont celles de GANDAIR, MONCTON, MONTREAL, TORONTO, WINNIPEG, EDMONTON, et VANCOUVER.
(environ 600 vols par jour pour la région de Montréal).
- c. Chaque région est contrôlée par un Centre -
Chacun des 8 centres de contrôle est équipé d'un IBM 1800 comprenant 8 K de mémoire, une unité de disque 1810 (512 K mots) une entrée à partir d'un téléimprimeur IBM 1053 et d'un imprimeur de strips.



- d. Deux niveaux existent et se superposent. - le niveau TUC (Terminal Control Unit) et le niveau ACC (Air Control Center). Le premier correspond à une communication des informations à l'intérieur d'une région ; le second à un contrôle au niveau des régions.



PROJETS d'AVENIR

- a. Une nouvelle division de l'espace aérien en régions est sous étude au Research Development Laboratory d'Ottawa.
- b. Au niveau des TCU mise en place d'un système intitulé JETS inspiré du système américain ARTS 3.
- c. En plus du système de contrôle de la navigation aérienne évoqué ci-dessous, un système intégrant la détection des pannes (au niveau des aéroports) et la récolte d'informations issues du réseau météo du Canada, semble être à l'étude. Les renseignements fournis par le système, pourront être dans une étape avancée du projet, transmis en direct au poste de pilotage des avions concernés.

Une console expérimentale est installée à l'heure actuelle dans les locaux de l'aéroport de Dorval.

- d. Un "Centre d'Etude et d'Evaluation" ainsi qu'un centre de simulation des systèmes existants sont en cours de constitution à Dorval (embrion d'école pour les contrôleurs). Subvention fédérale ou provinciale ? La mission du centre d'étude et d'évaluation est de transmettre des rapports synthétiques d'évaluation au ministère fédéral.

e. JETS = "Joint en route terminals system" a fait l'objet de 4 consultations depuis deux ans. Ses spécifications ont été à peu près figées au mois de décembre dernier. L'Appel d'Offres définitif doit être lancé dans un mois environ. L'enveloppe budgétaire globale du projet est d'environ 40 millions de dollars. Une première étape (expérimentale?) comprendra la mise en oeuvre du système (1973-1974) pour les 3 centres de Montréal, Edmonton, Winnipeg.

f. Sociétés devant répondre à l'Appel d'Offres :

1. TEXAS INSTR. + UNIVAC (+ CANADIAN SPERRY)
+ THOMSON - CSF
2. COMPUTING DEVICES (absorbée depuis peu par CDC)
3. RCA (peut être ???)
4. LEIGH INSTRUMENTS LTD
5. WESTINGHOUSE CANADA
6. CANADIAN MARCONY
7. LITTON SYSTEMS LTD
8. CAE ELECTRONICS

Plusieurs fiches (provenant de sources différentes - voir l'annexe 1) sont disponibles sur les sociétés (4), (5), (6), (7) et (8).

Une description détaillée de CAE electronics avec qui nous avons entamé le dialogue est donnée ci-dessous.



VISITE AU MINISTERE FEDERAL DU TRANSPORT

Siège : Ottawa

Date : le 7 Juin 1972

Introduction :

du bureau du Conseiller Commercial de France à Ottawa auprès de M. DODD, Directeur du contrôle de la navigation aérienne au Ministère.

reçu par : M. G. BOAN ¶ Ingénieurs responsables à
M. BELCHER ¶ différents titres, de l'Appel
M. CAPEL ¶ d'Offres qui doit être lancé.

PRESENT A L'ENTRETIEN :

M. ROUSSELIER, Attaché Commercial à l'Ambassade de France à Ottawa.

- Les informations recueillies à l'aéroport de DORVAL m'ont été confirmées .
- Le bureau de M. DODD s'est dit prêt à répondre à toute question d'ordre technique concernant les spécifications du projet, mais s'est dit "non qualifié" . :
 - pour nous fournir les spécifications écrites
 - pour nous indiquer la procédure administrative à suivre pour obtenir l'Appel d'Offres.
- Il m'a été dit que seul le Ministère des services et achats peut le faire.

VISITE AU MINISTERE DES SERVICES ET ACHATS

Siège : Ottawa

Date : le 7 Juin 1972

reçu par : M. David COATES, responsable administratif du
projet JETS au M.S.A.

PRESENT A L'ENTRETIEN :

M. ROUSSELIER, Attaché au bureau du Conseiller
Commercial de France à Ottawa.

- L'impossibilité d'obtenir des renseignements sur JETS par
une voie officielle m'a été exprimée formellement.

1. Nous n'avons pas de siège au Canada
2. La liste des Sociétés devant recevoir l'Appel d'Offres
a été arrêtée il y a plusieurs mois.
3. Plus de 60 % du projet doit être canadien

- Seule possibilité : trouver un partenaire canadien qui serait le
maître d'oeuvre du projet.

- M. COATES serait prêt alors à nous fournir tous renseignements
utiles pouvant faciliter cette coopération .

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Siège : Ottawa

date : le 7 Juin 1972

reçu par : M. A. PEMBEL (Division de l'électronique)

PRESENT A L'ENTRETIEN :

M. ROUSSELIER - bureau du C. C.

- Discussion des fiches des 7 sociétés dont il est attendu qu'elles répondent à l'Appel d'Offres.

Les informations que m'a données M. PEMBEL (non officielles) coïncident assez exactement avec celles obtenues par M. COATES au M.S.A. Elles permettent de conclure qu'une association de la C II serait possible avec CANADIAN WESTING HOUSE, mais surtout avec l'une des trois sociétés :

- LITTON SYSTEMS LTD.
- CANADIAN MARCONY
- CAE ELECTRONICS.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A LA FIRME CAE ELECTRONICS

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A LA FIRME CAE ELECTRONICS

Contacts : 1. Visite le 2 JUIN
2. Communication téléphonique de plus d'une heure et quart, le 8 Juin jour de mon départ.

Siège : 8585, Côte des Lièges à Montréal.

Introduit par :

le professeur HYDER du Congrès de l'ACI
Directeur des programmes.

reçu par : M. S. ROTH Vice-président marketing } le
M. J. RONBACK Ingénieur en chef, responsable } 2
de la future proposition de la CAE. } Juin

M. J. RONBACK - communication téléphonique du
8 Juin.

J'y ai fait un exposé à MM. ROTH et RONBACK sur :

- les principales caractéristiques de notre société
- les principales caractéristiques de notre système de contrôle de la navigation aérienne
- MITRA 15
- ASTRE.

Suite à mon entrevue avec Messieurs RONBACK et ROTH, il apparaît qu'une possibilité existe pour nous de travailler en collaboration avec CAE electronics à une éventuelle proposition commune. Cette proposition utiliserait un ensemble de 150 unités MITRA 15 (30 en 1973 - 60 en 1974 et 60 en 1975). Monsieur ROTH m'a demandé de lui faire parvenir d'urgence, dans un premier temps, une enveloppe budgétaire pour une configuration de 16 K mots, 4 interruptions externes, une horloge temps réel, une protection contre défaut d'alimentation et une multiplication et une division câblée.

Au cas où nos prix seraient concurrentiels, l'éventualité d'une collaboration serait étudiée en commun ensuite.

Remarque

Dans ce dernier cas, une importante action technico-commerciale sera certainement nécessaire auprès des responsables du projet au Ministère des services et achats. Cette action devra faire disparaître le handicap psychologique que représentent vis-à-vis d'eux, notre absence du projet depuis deux ans et notre collaboration établie "en catastrophe" avec CAE electronics.

- LES RENSEIGNEMENTS CI-JOINT, PROVIENNENT EN
PARTIE DE MA VISITE, ET EN PARTIE DU BUREAU DU
CONSEILLER COMMERCIAL DE FRANCE à MONTREAL.-

:--:--:--:--:--: