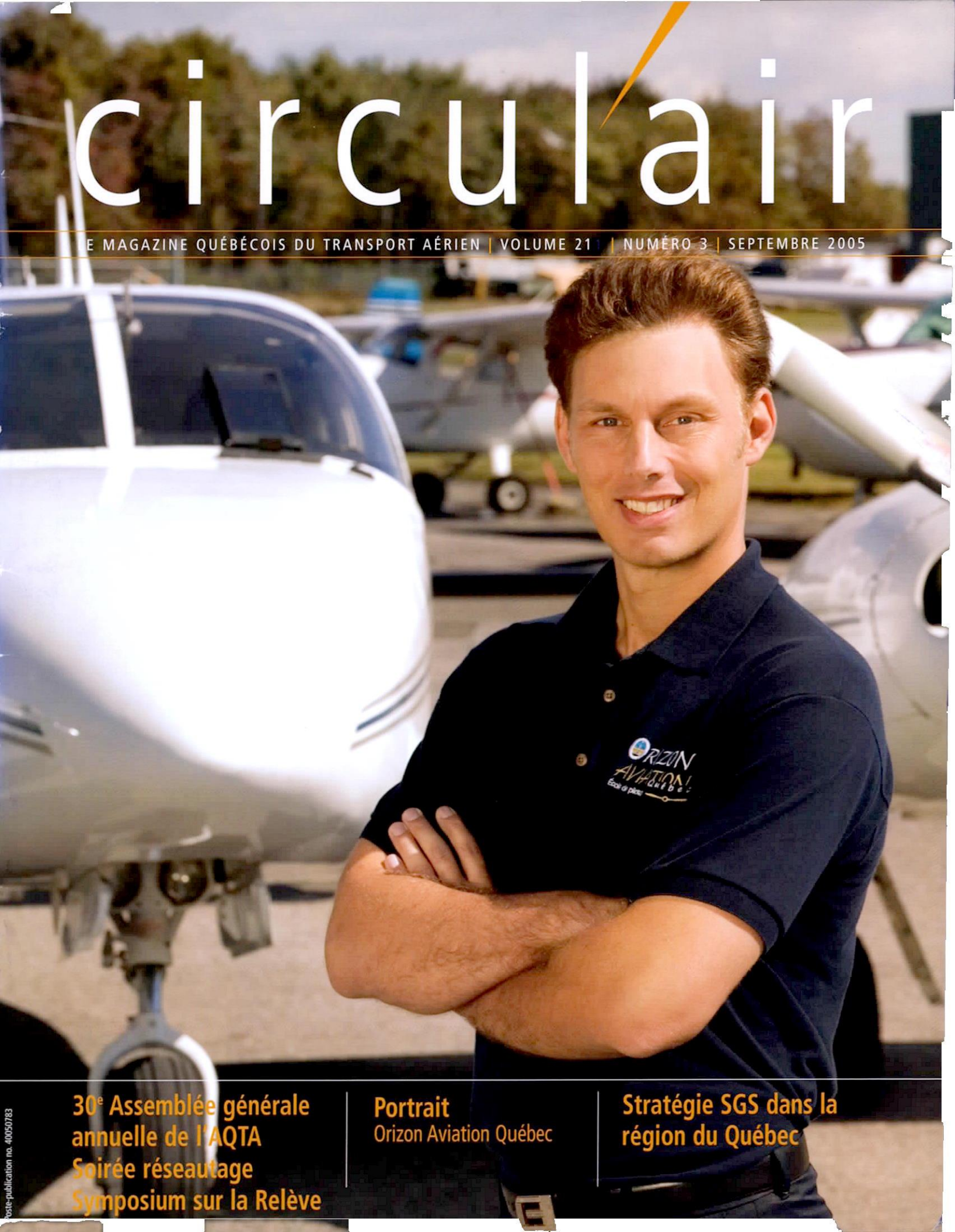
circulair

LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN | VOLUME 21 | NUMÉRO 3 | SEPTEMBRE 2005



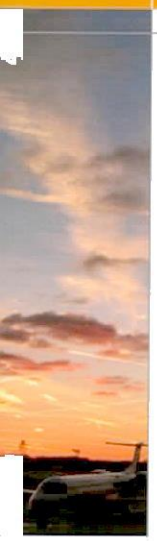
30e Assemblée générale annuelle de l'AQTA
Soirée réseautage
Symposium sur la Relève

Portrait
Orizon Aviation Québec

Stratégie SGS dans la région du Québec

Poste-publication no. 40050783

Sommaire



Éditorial

4 Allergique à la rétroactivité

AQTA

5 Mot du président-directeur général :
L'AQTA : Trente ans et en grande forme

6 Réponse de Transports Canada

7 Conseil d'administration
Réunion du 9 septembre 2005

8 Frais aéroportuaires
Nouveau membre actif de l'AQTA
30e Congrès annuel

9 Programme des 13 et 14 octobre 2005
30e Assemblée générale annuelle de l'AQTA
Soirée réseautage
Symposium sur la Relève dans l'industrie du transport aérien au Québec

Gestion

10 Y a-t-il un commandant à bord ?

Aéroports

11 Conseil des aéroports du Québec

Droit

12 Les enregistreurs de la parole
Un enjeu important pour les transporteurs

Portrait

13-16 Orizon Aviation Québec

17 Portrait des gens

Actualité

18-20 Hélicoptères Canadiens
Aéropro et Expresso
Aéroport de Québec
Stratégie SGS dans la région du Québec

Entretien

21-22 Transports Canada-Aviation civile

22-27 Quoi de neuf ?

Notre couverture M. Éric Boucher, président d'Orizon Aviation Québec
Édition John McKenna • **Rédaction** John McKenna, Johanne Lemelin et Daniel Adams
Collaboration Me Robert Bergeron, Jacques-Daniel Pelletier, Jean-Marie Richard, Claude Rouleau
• **Production et publicité** Michel Ratté • **Prépresse** Johanne Lemelin et Atlante Communication Graphique
Impression Graphiscan • **Préparation postale** PosteExpress • **Distribution** Société canadienne des postes, contrat 40050783
Dépôts légaux BNC, ISSN 0832-6371 et BNQ, 2e trimestre 1986
Parutions mars, juin, septembre, décembre • **Abonnement, publicité, ou correspondance**
Magazine Circul'Air, 600-6e Avenue, Aéroport international Jean-Lesage, Sainte-Foy (Qc) G2G 2T5 • Tél. : (418) 871-4635, Téléc. : (418) 871-8189 • www.aqta.org • aqta@aqta.org

© Circul'Air, 1985 Toute reproduction totale ou partielle est interdite sans l'approbation écrite de l'éditeur.

13 et 14 octobre 2005

Hôtel Mortagne, Boucherville

« ...70 %

des PME québécoises changeront de chef d'ici 10 ans, mais que deux sur trois n'ont toujours pas de plan de relève »

(La Presse – Section Affaires, 13 juin 2005).

L'AQTA vous offre une occasion unique d'échanger avec des professionnels spécialisés dans les domaines du droit, de la fiscalité, et des finances qui aborderont les principaux aspects d'une bonne planification de la relève dont les aspects humains et psychologiques.

13 octobre 2005 :

30e Assemblée générale annuelle de l'AQTA et Soirée réseautage (Cocktail dînatoire convivial avec menu consacré au gibier et réunissant les dirigeants de notre industrie).

14 octobre 2005 :

Symposium « La relève dans l'industrie de l'aviation commerciale au Québec » (Une réflexion sur la « Continuité, transmission, relève »).

Alcan, le Centre d'expertises en technologies, Développement économique Longueuil, Devgest, Imperial Tobacco, l'Institut québécois pour les familles en affaires, le Mouvement des caisses Desjardins, NAV CANADA, Raymond Chabot Grant Thornton et Unibroue comptent parmi nos partenaires dans ces événements.

Pour inscription ou plus d'information consultez le site Internet

www.aqta.org

ou contactez le (418) 871-4635

Éditorial

Allergique à la rétroactivité

Le 11 septembre 2001, l'arrêt de tous les vols a permis d'établir ceci : les liquidités de l'ensemble des compagnies aériennes étaient faibles. Cette brève interruption de la machine a plongé plusieurs entreprises en eaux troubles. Tous les intervenants reliés aux transporteurs aériens en ont subi aussi les effets secondaires. Le manque de fonds est directement associé à la santé des sociétés et à celle de leurs opérations.

Chaque année amène son lot de transporteurs malades qui doivent fermer leurs portes, faute d'argent. Surprenant de constater que malgré le fait révélé en 2001, certains intervenants durcissent leurs politiques de recouvrement. Restreindre encore plus la capacité des compagnies aériennes à générer des liquidités n'aide pas la situation.

La facturation rétroactive de certains aéroports représente un bon exemple. Transposez cette méthode dans votre vie de tous les jours et vous constaterez à quel point cette pratique s'avère burlesque. Imaginez qu'à la fin de l'année, le resto du coin vous envoie une facture pour un manque à gagner relié à un souper que vous avez digéré depuis des mois. Les adeptes de cette façon de faire vous diront qu'ils agissent ainsi car ils en ont le droit. Mais, les transporteurs n'ont pas ce droit et ce sont eux qui en paient la note. Par conséquent, leurs liquidités sont affectées de ce virus.
Nous avons déjà reçu une facture rétroactive pour des atterrissages effectués à un aéroport situé dans l'ouest du pays. Le montant était significatif et les vols en cause remontaient à tellement loin qu'il nous était impossible de refiler cette dépense à nos clients. Nous avons donc opté pour le remède suivant : ne pas payer et attendre la suite.
À notre grande surprise, nous n'avons jamais reçu d'état de compte…

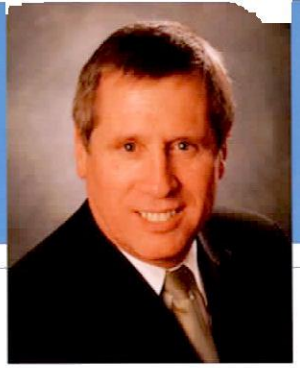
La nouvelle mode en terme de politique de facturation est celle qui demande aux transporteurs de payer les frais dès l'atterrissage. Certains aéroports de l'est semblent atteints de cette maladie. Espérons que ce *modus operandi* ne soit pas trop contagieux. Si cela continue dans ce sens, il faudra bientôt payer en argent comptant.

Nous faisons tous partie d'un même système, mais malheureusement nous n'obéissons pas tous aux mêmes règles. Chaque pression supplémentaire exercée sur les transporteurs touchera, tôt au tard, les fournisseurs qui y sont attachés. Selon ce principe, si vous êtes gestionnaire d'un aéroport, vous devriez vous sentir concerné par l'annonce d'une hausse future des frais de NAV CANADA.

Pourquoi ne pas tenter de trouver des moyens d'augmenter les liquidités des entreprises et ainsi améliorer le sort de tous ? À cet effet, une standardisation des méthodes de facturation et de recouvrement serait un pas dans la bonne direction. Avec la récente hausse des coûts du pétrole, les liquidités en prennent encore pour leur rhume. Il serait temps de mettre fin à ces pratiques sinon le résultat sera la liquidation de plusieurs autres transporteurs.

Le président du conseil d'administration de l'Association québécoise des transporteurs aériens,

Marco Prud'homme



Mot du président-directeur général

L'AQTA : Trente ans et en grande forme

Le 13 octobre prochain, l'Assemblée générale annuelle marquera le début des festivités du 30e anniversaire de l'AQTA. Nous célébrerons cette importante étape dans la vie de notre Association de diverses façons, et ce, jusqu'à notre 30e Congrès annuel qui aura lieu du 19 au 21 avril 2006 au Centre des congrès du Mont-Tremblant.

Trente ans c'est à la fois jeune et mature. Jeune parce que l'AQTA a encore toute l'énergie nécessaire pour continuer à travailler avec autant d'ardeur pour promouvoir, protéger, développer et représenter les intérêts économiques, sociaux et professionnels de ses membres. Mature, car elle a su, au fil des ans, s'imposer comme le principal porte-parole et défenseur de l'industrie du transport aérien au Québec reconnu par les autorités québécoises, canadiennes et même internationales.

Certains diront que souligner les trente ans d'une association n'a rien d'extraordinaire, mais si tout au long de ces années l'AQTA a réussi à rallier les principaux intervenants de l'industrie à la cause de l'avancement de l'aviation commerciale au Québec, alors là il y a lieu de célébrer. En effet, notre vrai succès réside dans notre capacité à mobiliser nos membres en vue d'un objectif commun, sans quoi nos interventions seraient plutôt perçues comme l'entêtement d'une seule personne. Heureusement, les partenaires de l'AQTA ont démontré à maintes reprises qu'ils sont capables de mettre de côté leurs intérêts personnels pour faire front commun aux obstacles nuisant au développement de notre industrie. C'est là le genre de solidarité qui donne à l'AQTA toute sa force de frappe lorsqu'elle intervient auprès des autorités. Le seul atout d'un regroupement comme le nôtre, voire même sa légitimité, est sa réelle représentativité de l'industrie.

Malheureusement, il existe toujours quelques transporteurs québécois qui ne se sont pas ralliés à cette conviction, quelques récalcitrants qui ne comprennent pas que les interventions de notre Association ont un impact réel sur l'industrie et profitent à tous les transporteurs québécois, membres ou non de l'AQTA. C'est l'essence même de l'action d'une association. Certains se bornent à n'apprécier que les bénéfices immédiats dont profite leur entreprise plutôt que de reconnaître l'amélioration de l'environnement commercial et réglementaire dans lequel ils évoluent et qui résulte des interventions de l'AQTA. D'autres sont très pressés de devenir membres lorsqu'ils ont un problème important à régler et sont tout aussi rapides, une fois le problème réglé, à ne pas renouveler leur appartenance au groupe. Heureusement, la majorité des transporteurs ne souffrent pas d'une telle myopie et reconnaissent que l'amélioration des conditions économiques, législatives, réglementaires, environnementales ou sociales du marché les avantage tout comme leurs confrères de l'industrie.

Nous soulignerons les plus importantes interventions de l'AQTA dans les numéros de décembre et mars du Circul'Air et vous serez tous en mesure d'apprécier les bienfaits de votre appartenance à notre Association. Cependant, la première mention que nous nous devons de faire en soulignant cet important anniversaire est la contribution et le dévouement des quelques visionnaires qui sont à l'origine de l'AQTA et tous ceux qui ont pris le relais pour faire avancer la cause de l'aviation commerciale au Québec. Nous parlons ici bien sûr des fondateurs, des 16 présidents et des nombreux membres des conseils d'administration qui se sont impliqués activement dans l'AQTA depuis trente ans. Tous des bénévoles travaillant pour l'ensemble de notre industrie, ces personnes ont largement contribué à l'avancement du transport aérien au Québec, unissant leurs efforts dans une cause commune.

Notre Association regroupe des exploitants d'avions, d'hélicoptères et d'hydravions, lesquels effectuent des vols réguliers, de navette, de transport ou de travail aérien sans oublier bien sûr la base même de notre industrie, les écoles. Tous ces gens, accompagnés par nos membres associés, oeuvrent dans le même environnement qu'ils ont réussi à améliorer progressivement de façon tangible par des efforts et un dévouement altruiste.

L'AQTA poursuivra son oeuvre pour encore plusieurs années dans un esprit de continuité et de changement. Notre environnement vit d'importants bouleversements depuis plusieurs années et de toute évidence ce n'est pas demain la veille d'une accalmie avec, entre autres, le prix du carburant qui n'arrête pas de nous menacer, les primes d'assurance, sans oublier les mesures réglementaires que Transports Canada ne semble pouvoir s'empêcher de nous imposer. Dévouée envers ses membres, l'AQTA se sent d'attaque et prête à continuer à remplir pleinement son mandat de chien de garde et son rôle de champion de l'industrie. Toutefois, l'efficacité des interventions de notre Association dépend toujours de l'appui qu'elle obtient auprès de ses membres, car sa force de frappe provient entièrement de la synergie générée par les efforts conjugués de l'ensemble des entrepreneurs de l'industrie québécoise de l'aviation commerciale.

L'AQTA remercie donc tous ses membres pour leur loyauté et compte demeurer à leur service encore de nombreuses années.

Le président-directeur général de l'AQTA,

John McKenna

Réponse de Transports Canada

Pour faire suite à l'Éditorial du président du conseil d'administration de l'AQTA, M. Marco Prud'homme, qui est paru dans le Circul'Air de juillet 2005, Transports Canada nous a fait parvenir une lettre explicative. Voici donc leurs précisions quand au gestionnaire supérieur responsable du Systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Transport Canada Safety and Security / Transports Canada Sécurité et sûreté
Civil Aviation / Aviation civile

Ottawa (Ontario)
K1A ON8

Your file / Votre référence
Our file / Notre référence

le 19 septembre 2005

Monsieur John McKenna
Président – Directeur général
Association Québécoise des transporteurs aériens
600 – 6e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec)
G2G 2T5

Monsieur,

En date du 15 juin 2005, la *Gazette du Canada* publiait en Partie II une nouvelle disposition au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Il s'agit du règlement 106.02, exigeant des titulaires de certificat de nommer une personne à titre de « gestionnaire supérieur responsable » aux fins d'agir en leurs noms concernant le respect des exigences du présent règlement.

J'aimerais fournir des explications sur le choix de cette expression en insistant d'abord sur le fait que le choix était intentionnel. Il n'était pas dans l'intention du Ministère d'exiger la nomination d'un porte-parole ou d'un gestionnaire chargé de la communication qui aurait simplement servi d'agent de liaison entre le titulaire de certificat et l'organisme de réglementation.

Au contraire, Transports Canada avait l'intention d'exiger que le choix de la personne s'effectue au niveau le plus élevé possible de la gestion, pour que le poste qu'occupe cette personne lui permette d'effectuer le changement culturel nécessaire à la mise en oeuvre d'un solide système de gestion de la sécurité (SGS).

Le « gestionnaire supérieur responsable » est responsable des opérations et des activités autorisées en vertu du certificat d'exploitation et il est également responsable, au nom du titulaire du certificat, de satisfaire aux exigences du RAC.

Canada

.../2

26-0585 (98-06)

- 2 -

L'imputabilité à laquelle on s'attend de la part du titulaire de ce poste est exprimée dans différentes dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* et du RAC régissant les obligations d'un titulaire de certificat. En effet, le « gestionnaire supérieur responsable » est considéré comme un « dirigeant » dont la conduite peut être prise en compte par Transport Canada dans son processus de prise de décision pour refuser de délivrer ou pour suspendre un certificat d'exploitation.

Lorsque le titulaire du certificat est une corporation, l'imputabilité du titulaire du poste est davantage mise en évidence par le fait que la personne doit rendre compte, par exemple, devant un conseil d'administration ou une assemblée d'actionnaires. Il se peut que cette personne ait à expliquer pourquoi des mesures appropriées n'ont pas été prises en vertu du SGS de l'entreprise pour maintenir en vigueur le certificat d'exploitation; c'est à ce moment que les actionnaires d'une entreprise d'aviation d'affaires peuvent exercer une influence. Bref, cette personne est responsable de l'établissement et du soutien de la culture de sécurité nécessaire pour assurer la conformité au RAC et le maintien de la sécurité des opérations; à ce titre, elle doit être imputable à la fois devant l'organisme de réglementation et devant le titulaire de certificat.

Cependant, Transports Canada n'a jamais eu l'intention de soumettre expressément le « gestionnaire supérieur responsable » à des sanctions punitives ni de le rendre personnellement passible d'amendes. C'est pourquoi la réglementation est rédigée de façon à ce que la personne ne soit responsable de la conformité qu'au nom du titulaire du certificat et que toutes les dispositions pénales désignées ne visent que le titulaire du certificat.

Du point de vue responsabilité civile, Transports Canada croit fermement que la mise en oeuvre d'un SGS efficace fournira manifestement aux « gestionnaires supérieurs responsables » les outils nécessaires pour faire preuve d'une attitude proactive et d'une diligence raisonnable dans la conduite des opérations, fournissant ainsi la meilleure des défenses contre une réclamation reliée à la responsabilité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur général
Aviation civile

Merlin Preuss

Profitez d'une expertise sous le même toit

Spécialiste depuis 18 ans en remise à neuf de moteurs d'avions et d'hélicoptères.

REMISE À NEUF

- Moteurs Continental et Lycoming (de 65 à 550 HP)
- Magnétos et carburateurs
- Réalésage (over sizing) de cylindre
- Cylindres Continental
- Lycoming et Pratt & Whitney
- Tuyaux flexibles
- Tous les accessoires de moteur

Garantie qualité/prix assurée !

AÉRO PERFORMANCE MOTEUR INC.

3300, chemin de l'Aéroport, Trois-Rivières (Qc) Canada G9A 5E1
Tél.: 1.819.377.4387 • Fax: 1.819.377.0822 • www.nadeauairservice.com

Conseil d'administration

Réunion du 9 septembre 2005

Les membres du conseil d'administration de l'AQTA se sont réunis le 9 septembre pour la troisième fois en 2005. Toujours guidé par un vent de renouveau le président-directeur général, M. John McKenna, a profité de l'occasion pour soumettre plusieurs résolutions aux directeurs. Entre autres, il a été adopté :

— que l'exercice financier de l'AQTA soit dorénavant du 1er janvier au 31 décembre de chaque année. Afin de s'ajuster à ce changement, en 2006 les cotisations annuelles des membres seront calculées au prorata pour la période du 1er avril au 31 décembre 2006, donc pour 9 mois. En 2007, les renouvellements des cotisations seront pour la période du 1er janvier au 31 décembre;

— qu'un nouveau prix sera dorénavant remis à tous les 5 ans à un membre de l'AQTA qui se sera particulièrement distingué par sa contribution dans l'association et dans le monde de l'aviation commerciale au Québec. Le premier récipiendaire de ce prix sera connu lors du 30e Congrès annuel;

— que le Trophée Plein Vol changera de nom à partir de l'an prochain. Sa nouvelle appellation sera connue aussi lors du 30e Congrès annuel;

— que l'Association ajoute deux nouvelles catégories de membres, soit institutionnel et supporteur;

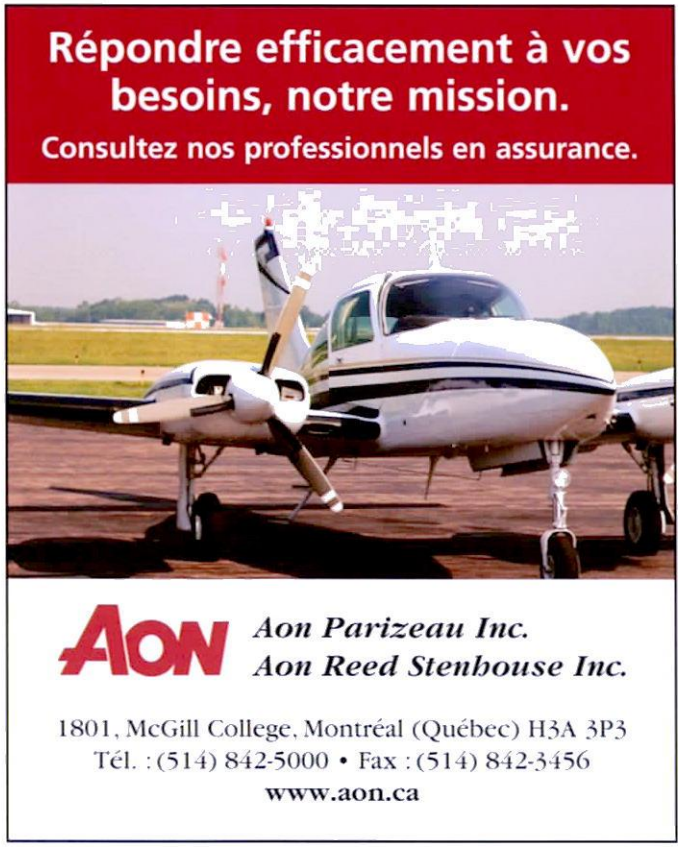
— que le Congrès 2007 de l'AQTA soit tenu les 25, 26 et 27 avril dans la région de Québec.

De plus, M. McKenna a informé les membres du conseil du fait qu'une délégation de l'AQTA a été invitée à rencontrer la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, afin de lui présenter la position de l'Association quant à l'Entente de services aériens régionaux entre Air Canada et le gouvernement du Québec. Ainsi, en octobre prochain nous pourrons lui faire part de nos préoccupations et notamment du fait que le gouvernement du Québec, en renouvelant le présent contrat, :

— désignerait un transporteur de choix pour le déplacement des employés du gouvernement, du personnel et des bénéficiaires du réseau de la santé et cela sans égard des prix offerts;

— renoncerait à apporter une aide financière à d'autres transporteurs;

— démontrerait l'absence d'un plan global d'intervention gouvernementale en matière de transport aérien au Québec.



Frais aéroportuaires

À la demande de certains transporteurs aériens, d'Hydro-Québec et de la SOPFEU, l'AQTA a tenté de produire une liste des frais de tous les aéroports du Québec par type d'aéronef. Nous savions que ce projet serait un travail de longue haleine, mais jamais nous n'avions pensé qu'il serait si complexe.

En premier lieu, nous avons contacté tous les aéroports afin de leur demander de nous faire parvenir leurs listes tarifaires. Surprise, outre les aéroports régis par Transports Canada, chaque site a une base de calcul différente pour ses frais d'atterrissage, d'aérogare, de stationnement et d'électricité. Heureusement, chaque aéroport facture selon l'aéronef concerné, mais les prix varient d'un endroit à l'autre selon le poids de l'aéronef en livre, en kg, sa superficie, son type, son nombre de passagers, etc. Ce n'est pas tout, selon la source d'information utilisée par chaque aéroport pour leur facturation le poids d'un aéronef peut varier. Bref, dans l'état actuel des choses notre beau et très louable projet doit être revu, mais nous ne baissons pas les bras pour autant.

Le Conseil des aéroports du Québec a tenu son Colloque annuel à la fin de septembre 2005 et votre représentant y était. Sensible aux besoins de l'industrie, il s'est fait un devoir de soumettre ce problème aux autorités réunies. L'AQTA a donc déposé une proposition de résolution demandant aux gestionnaires d'aéroports de standardiser leur base tarifaire. Bien que nous soyons conscients que ce dossier ne peut pas se régler du jour au lendemain, nous espérons tout de même que notre demande de standardisation provinciale des bases tarifaires pour les frais aéroportuaires ne demeurera pas lettre morte.

Nouveau membre actif de l'AQTA

Centre de formation en aéronautique de Québec (CFAQ)
706, 7e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) G2G 2T6
Tél. : (418) 877-6004
Téléc. : (418) 871-9483
Mme Vicky Michaud, chef instructeur

Fondé en mars 2005, le Centre de formation aéronautique de Québec (CFAQ) se spécialise dans la formation en pilotage. Sous la supervision de Mme Vicky Michaud, chef instructeur, le CFAQ offre tous les types de formation menant à l'obtention de la licence privée ou professionnelle. L'entreprise dispose de deux Cessna 152, deux Cessna 172 et un Cessna 310.

30e Congrès annuel de l'AQTA

LE PROCHAIN CONGRÈS DE L'AQTA
AURA LIEU LES
19, 20 ET 21 AVRIL 2006
AU CENTRE DES CONGRÈS
DU MONT-TREMBLANT.

Le 30e anniversaire de l'Association sera alors souligné en grande pompe.
Exposants et commanditaires, contactez-nous dès maintenant pour obtenir le maximum de votre investissement en ayant le premier choix.

Programme des 13 et 14 octobre 2005

Hôtel Mortagne, Boucheville

13 OCTOBRE 2005

16 h 30 — 30e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'AQTA

17 h 30 — SOIRÉE RÉSEAUTAGE
Cocktail dinatoire offrant un menu dédié aux produits du gibier

14 OCTOBRE 2005

SYMPOSIUM
LA RELÈVE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC

8 h 00 — Accueil et inscription

8 h 20 — **Introduction au Symposium :**
Monsieur John McKenna,
président-directeur général de l'AQTA

8 h 30 — **L'importance et l'assistance de la planification**
Monsieur Guy Lefebvre,
président de l'Institut québécois pour les familles en affaires

10 h 00 — **Les ressources humaines**
Monsieur Guy Delisle,
directeur, Gestion de la performance des cadres d'Alcan

11 h 30 — **La relève dans une industrie réglementée**
Monsieur Yves-Thomas Dorval,
chef de division, Affaires publiques d'Imperial Tobacco

12 h 00 — **Dîner-conférence :**
Monsieur Jacques Deschênes,
président du conseil d'administration du Groupe Deschênes Inc.

13 h 30 — **Les finances**
Monsieur Paul Juneau,
président de Devgest

15 h 15 — **Les aspects fiscaux et légaux**
Monsieur Pierre Monette,
associé chez Raymond Chabot Grant Thornton

16 h 45 — **Mot de la fin :**
Monsieur Marco Prud'homme,
président du conseil d'administration de l'AQTA

16 h 50 — Fin du Symposium

Pour information ou inscription, contacter l'AQTA au (418) 871-4636 ou aqta@aqta.org

L'AQTA remercie les généreux commanditaires de ces événements, soit :

ALCAN
CENTRE D'EXPERTISES EN TECHNOLOGIES
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LONGUEUIL
DEVGEST
IMPERIAL TOBACCO
INSTITUT QUÉBÉCOIS POUR LES FAMILLES EN AFFAIRES
MOUVEMENT DES CAISSES DESJARDINS
NAV CANADA
RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON
UNIBROUE

Y a-t-il un pilote à bord ?

Par :
Claude Rouleau
Conseiller en placement
spécialisé en gestion de patrimoine familial
Groupe ROULEAU RBC
Dominion Valeurs Mobilières, 1-800-361-5202

Les entreprises familiales jouent un rôle important dans le ciel de l'économie canadienne. Elles font face à des défis et problématiques complexes. Leur réussite dépend grandement de leur dirigeant. L'attitude de ce dernier, sa détermination et son sens de l'innovation lui donnent les ailes nécessaires pour surmonter de nombreuses intempéries.

Une planification essentielle :

Le passage des commandes représente une étape cruciale, où se joue souvent la survie de nombreuses entreprises familiales. Un exercice qui n'est malheureusement et généralement pas ou peu planifié. Maintenir l'entreprise sur la route du succès passe donc par la conception et la mise en oeuvre d'un plan de vol rigoureux. On peut diviser en cinq grandes étapes la planification de la relève d'une entreprise.

Étape I - Plan de vol :

Il n'est pas rare qu'une entreprise familiale représente une partie importante du patrimoine de son propriétaire. Si l'entrepreneur compte sur cette valeur pour assurer le financement d'une partie ou de la totalité de son revenu de retraite, son plan de transmission devra prendre en considération les éléments suivants : le revenu nécessaire à la retraite, les stratégies pour protéger son capital-retraite, les moyens visant à réaliser la valeur de son entreprise.

Beaucoup de gens considèrent également important de transmettre leur entreprise aux membres de la famille. Il est souvent difficile d'effectuer ce transfert en douceur. Pour certains, l'entreprise fait partie de leur identité. Il se peut qu'il soit plus facile de la vendre que d'en céder la propriété. Cependant en la cédant ils devront, pour motiver la relève, transférer les pouvoirs et responsabilités aux nouveaux acquéreurs.

Étape II - Vérifications pré-vol :

L'entrepreneur peut considérer quatre principales possibilités pour ce qui concerne l'avenir de son entreprise : la remettre à la famille; vendre sa participation à un associé ou au personnel; vendre à un acheteur externe; ou, couper les gaz et faire un atterrissage plané et contrôlé. Plus tôt la décision est prise quant au futur propriétaire, plus tôt l'entrepreneur pourra guider le successeur et préparer le personnel à ce changement, de même que les fournisseurs et la clientèle.

Étape III - Une envolée tout en douceur :

Un bon plan de transition doit protéger l'entreprise contre les imprévus et soubresauts inévitables engendrés par un changement de cette importance. Dans l'éventualité où un associé ou l'entrepreneur lui-même ne serait plus en mesure de remplir ses obligations, il importe de disposer d'outils comme la convention de rachat de parts d'associés afin d'assurer un transfert de propriété ordonné et de procurer au(x) successeur(s) les moyens financiers nécessaires pour acquérir l'entreprise de l'entrepreneur ou de sa succession.

Étape IV - Plan d'urgence :

Personne n'aime penser à sa mort, cependant nous voulons tous faire le maximum pour notre famille, pour ceux que nous aimons. Le plan successoral d'entreprise tente de réconcilier les deux réalités suivantes : il aide à préciser les volontés de l'entrepreneur pour d'abord prévenir toute confusion ou dispute et ensuite aide à simplifier la transmission du patrimoine aux bénéficiaires.

Étape V - Ravitaillement suffisant :

L'assurance peut jouer un rôle important dans un plan de transmission d'entreprise. Elle peut assurer un financement économique de rachat de parts d'associés selon les termes des ententes entre parties. Une assurance peut aussi garantir à l'entreprise les fonds nécessaires au maintien des opérations en cas de décès, d'incapacité ou de départ d'une personne clé dans l'entreprise. Elle peut enfin servir à créer du patrimoine pour les héritiers et diminuer les effets du fisc.

En bout de piste :

C'est en planifiant en vue de relever les défis à venir, que les entreprises familiales canadiennes se donneront les moyens d'accroître leurs chances de survie. Les transporteurs ne confieront les passagers qu'à des commandants de bord chevronnés. Dans le même esprit, il est tout aussi important de s'appuyer sur des ressources expérimentées quand vient le temps de planifier la transmission de l'entreprise et de gérer le patrimoine familial.

Les entrepreneurs ont déjà l'enthousiasme et le dynamisme nécessaires pour mener à bien leur destinée. Lorsque les dirigeants choisissent de se concentrer davantage sur cette démarche stratégique, il y a tout lieu d'être optimiste quant à leur avenir.

Bonne relève !

Conseil des aéroports du Québec

C'est avec un grand plaisir que le Conseil des aéroports du Québec (CAQ) accepte l'invitation de l'AQTA qui met à notre disposition une page pour faire connaître nos commentaires sur les sujets d'actualité touchant le monde de l'aéronautique qui ont des répercussions sur l'exploitation en général de nos aéroports.

Comme vous le savez pour la plupart d'entre vous, notre jeune organisation est vouée à la défense des intérêts des gestionnaires d'aéroports et de leurs commettants. C'est peu dire et beaucoup dire en même temps puisque nos membres proviennent de toutes les couches d'aéroports du Québec. En effet, on retrouve au sein de notre organisation des aéroports majeurs comme Dorval-Trudeau et Québec Jean-Lesage, des régionaux tels que Val-d'Or et Rouyn-Noranda et des plus petits comme Rivière-du-Loup, St-Mathieu-de-Beloeil et Lachute. Comme vous pouvez le constater, il est extrêmement ardu, mais combien stimulant, de tenter de regrouper les intérêts de tous ces membres dont, souvent, la conception même de l'importance de l'aéroport dans son milieu peut être divergente. Certaines municipalités peuvent considérer leur aéroport comme un actif au même titre qu'un aréna, donc un prolongement des infrastructures municipales pour mieux servir la population en général ; d'autres, cependant, ne verront dans celui-ci qu'un poste budgétaire qui doit faire ses frais et ce, selon les désirs de sa population.

Historiquement, les aéroports et les transporteurs ne se sont pas toujours considérés comme des partenaires, sachant fort bien toutefois, que l'un ne peut aller sans l'autre. Le seul point en commun, outre l'élément primordial de la sécurité, était la satisfaction de la clientèle. Un peu comme chez les transporteurs, certains aéroports ne peuvent assurer leur rentabilité qu'à bout de bras, en explorant chaque opportunité d'augmentation de revenus et de réduction de dépenses dans un secteur d'activités hautement réglementé et sujet à l'être encore plus.

Il y a toutefois une note encourageante à l'horizon. Lors d'un atelier de travail organisé par le CAQ et qui réunissait à Montréal, le 10 août dernier, des gestionnaires d'aéroport du Québec, des représentants municipaux, des intervenants des chambres de commerce provinciales et régionales ainsi que l'AQTA, le dossier de l'amélioration des dessertes aériennes régionales a été disséqué. Pratiquement par osmose, les participants ont pu en apprendre plus sur les facteurs de réussite et/ou d'insuccès des expériences tentées envers des mises sur pied ou, tout simplement, des améliorations de dessertes. Des éléments de solution ont été lancés sur papier et le CAQ en a présenté les bases à ses membres lors de son Colloque 2005 des 28 et 29 septembre à Val-d'Or.

Dans nos objectifs, les petits aéroports ne sont pas en reste. En effet, à l'instar du Programme fédéral d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) qui s'adresse aux aéroports qui reçoivent du trafic dit régulier, le CAQ fait son cheval de bataille d'un éventuel avènement d'un Programme d'aide aux petits aéroports (PAPA). Une initiative du genre, facilitant à long terme la rentabilité des petits aéroports, serait bénéfique pour tous les intervenants.

Dans un prochain article, nous vous entretiendrons des résultats de notre Colloque 2005 tel que nous le mentionnions précédemment.

Jacques-Daniel Pelletier, directeur-général
Conseil des aéroports du Québec

LE DROIT AÉRIEN
AVANT TOUT TERRE À TERRE

VOS SPÉCIALISTES

Me Michel St-Pierre
Admis au Barreau en 1974, il possède plus de 30 ans d'expérience en matière de réglementation et de litiges reliés aux incidents aéronautiques.

Me Caroline Desbiens
Admise au Barreau en 1988, elle est détentrice d'une maîtrise en droit aérien et spatial de l'université McGill et pratique également en droit aérien et en droit des affaires.

BEAUVAIS TRUCHON
AVOCATS

79, boulevard René-Lévesque Est, bureau 200, C.P. 1000
Haute-Ville Québec (Québec) G1R 4T4
Tél. : (418) 692-4180 Téléc. : (418) 692-1599
www.beauvaistruchon.com

Les enregistreurs de la parole :
Un enjeu important pour les transporteurs

Par :
*Me Robert A. Bergeron * assisté de Me Mélanie Boivin*
Cain Lamarre Casgrain Wells
www.clcw.qc.ca
(418) 228-2074

C'est avec plaisir que nous vous présentons aujourd'hui une nouvelle chronique juridique laquelle portera sur des sujets variés, mais toujours d'intérêt pour les lecteurs de Circul'Air.

À l'occasion de cette première parution, nous souhaitons remercier le président-directeur général de l'AQTA, M. John McKenna, de nous avoir invités à participer à la publication du magazine officiel des transporteurs aériens du Québec. Pour débuter cette chronique, nous trouvons d'actualité d'aborder le sujet des enregistreurs de la parole, communément appelés « CVR ».

Un litige oppose présentement le ministre des Transports du Canada et plusieurs transporteurs aériens du Québec. En février 2004, Transports Canada, par l'intermédiaire de son gestionnaire régional de l'aviation commerciale et d'affaires, a fait parvenir à certains exploitants québécois une lettre les enjoignant de procéder à l'installation de CVR dans leurs aéronefs de type BE10 afin de se conformer aux dispositions du Règlement de l'aviation canadien relativement à l'exploitation de taxi aérien.

Selon Transports Canada, un exploitant a l'obligation d'équiper son BE10 d'un CVR lorsque son aéronef est utilisé pour effectuer du taxi aérien, en vol IFR et que deux pilotes sont aux commandes. Les transporteurs visés quant à eux prétendent que puisqu'ils détiennent un certificat d'exploitation 011 qui leur permet d'utiliser leurs aéronefs afin d'effectuer des vols IFR de taxi aérien avec un seul pilote aux commandes, ils sont exemptés d'installer un CVR dans leurs aéronefs lorsqu'ils choisissent, par souci de confort et de sécurité, de faire piloter leur aéronef par deux pilotes.

La Cour fédérale a rendu un jugement en octobre 2004 donnant raison au ministre des Transports. L'affaire a toutefois été portée en appel devant la Cour d'appel fédérale et elle sera entendue en octobre 2005.

Considérant le coût relié à l'installation d'un CVR, il s'agit d'un enjeu important pour les transporteurs aériens du Québec. Une décision favorable à l'interprétation de Transports Canada pourrait placer les entrepreneurs devant un choix difficile : maintenir la présence non obligatoire d'un deuxième pilote et encourir les importants frais d'installation d'un CVR ou s'astreindre à un seul pilote afin d'éviter ces frais, mais ce, au sacrifice de priver les passagers de la sécurité humaine additionnelle que les transporteurs, de leur propre chef, leur avaient, jusqu'ici, offert. Nous vous tiendrons informés.

* L'auteur pratique le droit des affaires au sein du cabinet Cain Lamarre Casgrain Wells et est impliqué dans le domaine de l'aviation depuis 1987, année où il obtint une licence de pilote privé à laquelle se sont ajoutés, au cours des années, des privilèges tels que le vol de nuit et VFR OTT. Il compte aujourd'hui 1 500 heures de vol à son actif et est propriétaire d'un Cessna C170B depuis 1988.

PRESSE ÉLECTRONIQUE – PRESSE ÉCRITE – REVUE SPÉCIALISÉE
CONFÉRENCE DE PRESSE – SOIRÉE THÉMATIQUE

DC Communications
Daniel Adams Enr.
Journaliste accrédité FPJQ

Tél.: 418.840.2332
418.571.6336
danieladams2000@yahoo.ca

Offre d'emplois

Pilotes operation@nolinor.com
Commandant de bord
5000 hres temps total, dont 2000 hres multi-PIC

Premier officier
2000 hres temps total, dont 1000 hres multi-PIC

Expérience 705 sur gros avions turbopropulsés sera considérée comme un atout.

Mécaniciens maintenance@nolinor.com
Mécanicien d'entretien d'aéronefs
Avoir réussi un cours de mécanicien d'entretien d'aéronefs approuvé par Transport Canada , minimum de deux ans d'expérience.

Répartiteur de vol wings@nolinor.com
Expérience sur TYPE B, un atout.

Avantages sociaux:
Assurance médicaments, Assurance dentaires, Assurance salaire, Plan Régime Retraite

WWW.NOLINOR.COM

Portrait d'un transporteur

ORIZON AVIATION Québec
École de pilotage

Orizon Aviation Québec a ouvert ses portes en août 2004. Dans un contexte difficile, alors que les écoles de pilotage de la région de Québec fermaient leurs portes une à une, Eric Boucher décide de tenter l'aventure et fonde Orizon Aviation Québec.

Pour lui, il était clair que la ville de Québec offrait un potentiel d'affaires très intéressant dans le domaine de la formation en pilotage. M. Boucher croit qu'il est possible de se démarquer en adoptant une façon de faire différente et modeste ainsi qu'une approche clients davantage personnalisée.

Après une année d'opération, le bilan s'avère plus que positif. Eric Boucher précise avoir dépassé ses objectifs. Même s'il considère qu'il y a loin de la coupe aux lèvres, ce dernier souligne que son entreprise a su maintenir, depuis ses débuts, une progression constante, ce qui laisse entrevoir un avenir des plus prometteurs.

Texte : *Daniel Adams*
Photos : *Studio Pub-Photo*

De g. à dr.: David Bouron, chef instructeur et Éric Boucher, président.

Les débuts

C'est en 2003 qu'Éric Boucher amorce les préparatifs dans le but d'ouvrir sa propre école de pilotage. Même si le projet était encore à ce moment à l'étape embryonnaire, les orientations qu'il voulait lui donner étaient cependant claires. Dès lors, M. Boucher s'entoure de gens qui l'aideront à concrétiser son ambitieux projet. M. Jérôme Chaboteau, aujourd'hui instructeur au CQFA, est le premier à mettre la main à la pâte. Ce dernier élabore tous les programmes de formation théorique et plans de leçon en vol. De son côté, Éric travaille à la préparation des documents légaux visant à obtenir l'assentiment de Transports Canada et enfin débuter les opérations. D'autres collaborateurs sont venus se greffer à l'équipe un peu plus tard et ont aussi aidé au bon démarrage de l'entreprise dont M. Roger Samson, le directeur de la formation théorique.

Un an après, c'est le grand jour. Orizon Aviation Québec ouvre ses portes le 30 août 2004. « Nous en avons mis du temps et de l'énergie avant l'inauguration. Démarrer une entreprise dans un domaine aussi réglementé ça demande beaucoup. » précise M. Boucher.

Contexte difficile

À l'été 2003, pour diverses raisons, les écoles de pilotage de la grande région de Québec connaissaient des difficultés. Les augmentations des coûts d'essence et la montée en flèche des primes d'assurance ont amené deux fermetures consécutives à l'intérieur de quelques mois seulement. Même si le climat était difficile, Eric Boucher croit que tout était possible et qu'un projet comme Orizon avait sa place à Québec. Pour ce faire, il fallait revenir à la base en ravivant l'intérêt des amateurs d'aviation et en leur proposant une façon différente, du genre formule aéroclub.

« Ce qui était important pour moi c'était de faire d'Orizon une entreprise viable et ce, dès la première année. » ajoute Eric Boucher. Même s'il précise ne pas vouloir faire le procès des façons de faire des écoles de pilotage qui ont fermées leurs portes, le jeune homme d'affaires affirme avoir appris des erreurs des autres.

Démarrage réussi

Les premiers mois d'exploitation permettent à Orizon de se bâtir une clientèle et mieux se faire connaître. Dès l'ouverture, déjà plusieurs clients avaient manifesté l'intérêt de louer un appareil ou débuter une formation en pilotage. Après quelques mois seulement, la demande est de plus en plus grande et le seul avion qui composait la flotte aérienne, un Cessna 152, ne suffisait plus. Même si l'idée d'acquérir un deuxième appareil avait déjà germé, reste que la décision d'aller de l'avant ne s'est pas prise à la légère. « Nous avions besoin d'un autre avion, plus précisément un quatre places pouvant accommoder un type de clientèle en particulier.»

Après maintes réflexions Eric Boucher se porte acquéreur d'un Cessna 172 très bien équipé, dont l'arrivée suscite beaucoup d'intérêt auprès de ses clients. « Le Cessna 172 offre de plus grandes possibilités. On peut l'utiliser à toutes les sauces. » précise-t-il. Cette deuxième acquisition permet donc à Orizon d'offrir une gamme de services plus étendue notamment au niveau de la formation de vol aux instruments.

Philosophie simple

M. Boucher ne prétend pas être un grand administrateur modèle, mais affirme se sentir beaucoup plus à l'aise sur le terrain. « J'ai toujours voulu prêcher par l'exemple. Depuis l'ouverture d'Orizon je n'ai pas eu beaucoup de temps à moi, je suis ici tous les jours. »

Le propriétaire d'Orizon préfère utiliser les mots associés ou partenaires plutôt qu'employés lorsqu'il parle de son personnel. « Chacun sait très bien ce qu'il doit faire. » La réussite d'Orizon repose d'abord et avant tout sur un travail d'équipe, et tout le monde ici en est conscient. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour remercier mes collaborateurs. »

M. Boucher avoue cependant que de gérer du personnel a été son principal défi. « C'est la partie de mon travail que j'ai trouvée la plus difficile, j'ai eu besoin d'une certaine période d'adaptation. »

Accessible à tous

Depuis son ouverture, Orizon Aviation s'est bâti une clientèle assidue. Le concept est fort simple, permettre aux utilisateurs de bénéficier des meilleurs services à un prix raisonnable. On est d'avis chez Orizon que l'aviation doit demeurer accessible au plus grand nombre de gens possible. La grille tarifaire, tant pour la location que pour la formation, a été établie en fonction des réalités du marché de Québec.

L'entreprise compte une clientèle très diversifiée. Avec les moyens de communication disponibles aujourd'hui, l'Internet par exemple, le bassin de clients potentiels devient très intéressant.

La flotte

Après seulement un an d'opération, Orizon Aviation dispose d'une flotte de trois appareils, un Cessna 152, un Cessna 172 et la dernière acquisition un Piper Seneca II Turbo, servant à la formation sur multimoteur.

Originalement l'achat d'avions supplémentaires n'avait pas été envisagé dans la première année d'exploitation. On voulait simplement démarrer les opérations correctement, sans embûche et prendre le temps d'identifier les besoins de la clientèle. Mais à peine trois mois après l'inauguration, la demande était de plus en plus criante pour un avion quatre places, plus versatile et offrant plus de possibilités. L'achat d'un Cessna 172 est donc venu combler un manque et ainsi créer un engouement chez les clients.

Il y a quelques semaines, Orizon Aviation procédait à l'acquisition d'un Piper Seneca II multimoteur qui vient compléter la flotte. « Inévitablement, si on veut prendre les futurs pilotes du début et les amener jusqu'à la fin de leur formation, l'achat d'un bimoteur devenait incontournable. » nous disait M. Boucher.

Tous les services sous un même toit

Orizon Aviation Québec offre tous les programmes de formation en pilotage. Que ce soit pour la licence privée ou professionnelle, en passant par le vol de nuit, qualification multimoteur, vol aux instruments, et instructeur de vol. Bien installée au 603, 6e avenue à l'Aéroport international Jean-Lesage, au sous-sol du bâtiment des Ailes québécoises, l'entreprise dispose d'infrastructures modernes et très bien aménagées.

Projets d'avenir

Même si son entreprise est toute jeune, Eric Boucher poursuit l'objectif de développer et diversifier sa clientèle. Ce dernier ne cache pas son intérêt pour le marché européen qui représente un potentiel très intéressant.

À courte échéance, l'acquisition récente du Piper Seneca II permettra à Orizon d'offrir occasionnellement du transport nolisé. Une alternative intéressante qui viendra diversifier les activités de l'école. De plus, dans les prochains mois M. Boucher offrira un stage dans son entreprise à ses étudiants.

Maintenant bien plus qu'une école de pilotage, Orizon Aviation représente une réussite personnelle pour Eric Boucher. Détermination et motivation sont choses du quotidien chez tous les membres du personnel. D'ailleurs l'ambiance qui règne dans leur bureau témoigne dignement de ces leitmotivs.

Aujourd'hui Orizon Aviation Québec incarne le changement dans le domaine de la formation en pilotage. Une visite vous permettra de constater que professionnalisme et qualité ne font qu'un.

ORIZON
AVIATION
Québec
École de pilotage
Permis de pilote de loisir.
Licence de pilote privé, professionnel ou de ligne et conversion de licence étrangère.
Qualification sur type d'aéronef, hydravion, vol de nuit, VFR OTT, vol aux instruments et d'instructeur de vol.
VOL NOLISÉ.
C-GTNF
Aéroport international Jean-Lesage
603, 6e avenue
Sainte-Foy (Québec) G2G 2T4
Téléphone et télécopieur : (418) 877-2699
orizonaviationquebec@bellnet.ca
www.orizonaviationqc.com

Portrait des gens

Éric Boucher a toujours été attiré par le domaine de l'aviation. Ayant passé la plus grande partie de son enfance dans le quartier Les Saules de Québec, la maison familiale lui offrait un point de vue unique sur les avions qui devaient passer au-dessus afin atterrir sur la piste 24 à l'Aéroport Jean-Lesage. Autre influence pour Éric, son père avait été navigateur sur le légendaire Lancaster dans les années 60.

Ce n'est qu'en 1997 qu'il décide de réaliser son ambition, celle de devenir pilote. Ce passionné débute donc une formation professionnelle à l'Institut aéronautique de la capitale le 28 février. Un an plus tard, il obtient sa licence commerciale sur multimoteur et l'annotation de vol aux instruments.

À sa sortie de l'école, Éric travaille à titre de premier officier sur un Cessna 414 à Rivière-du-Loup où il effectue des vols nolisés d'affaires, et joint par la suite les rangs d'une entreprise de Trois-Rivières pour laquelle il fera de la photo aérienne. En 1999, Éric Boucher se rapproche de Québec et occupe successivement des emplois chez Atmosphère, Aéropro et sur patrouille de feu.

L'année 2001 marque une étape importante pour M. Boucher puisqu'il entreprend de compléter une formation d'instructeur de vol qu'il terminera la même année. Avec à son actif une expérience diversifiée, Éric était convaincu qu'un nouveau concept d'école de pilotage avait sa place à Québec. Il décide donc de prendre le temps qu'il faut afin de préparer son projet. En août 2004, M. Boucher ouvre enfin sa propre école de pilotage, Orizon Aviation Québec.

David Bouron vient à peine de se joindre à l'équipe d'Orizon Aviation Québec. Français d'origine, il est arrivé au Canada en janvier 1999 afin d'y suivre une formation de pilote. C'est donc chez ATL à Montréal que ce dernier débute son apprentissage qu'il terminera chez Pro Aviation à Québec en 2000. Après y avoir obtenu une qualification d'instructeur en vol, il y travaillera de 2001 à 2004. Bien installé dans la région de Québec, David agit comme chef instructeur pour cette école de pilotage. Ce nouveau défi lui offre la possibilité d'accroître son expérience dans le domaine et d'élargir ses connaissances.

Stéphane Frigon est également un nouveau venu chez Orizon Aviation. Son arrivée a permis à l'entreprise de se doter d'une personne ayant cumulé plusieurs années d'expérience à divers niveaux, notamment dans le domaine de la formation en pilotage. Instructeur de classe 1, ce dernier a été à l'emploi de Pro Aviation pendant 5 ans où il a occupé les postes de gestionnaire de la maintenance, et responsable du programme de formation des Cadets de l'air. Avec à son actif plus de 2 200 h de vol en instruction, Stéphane Frigon se dit parfaitement prêt à relever ce nouveau défi.

Alexandre Matte est instructeur chez Orizon Aviation Québec depuis un an. Entre 2000 et 2003, il a complété une formation de pilote professionnel IFR à l'Institut aéronautique de la capitale de Québec. Par la suite, M. Matte a poursuivi ses études et obtenu une qualification d'instructeur en vol chez Nadeau Air Services à Trois-Rivières au cours de l'année 2004. À sa sortie de l'école, l'occasion de travailler dans son domaine se présente chez Orizon Aviation. Il accepte donc d'y travailler à titre d'instructeur de vol. En poste depuis près de 12 mois et âgé seulement de 23 ans, Alexandre se dit particulièrement fier d'avoir pu joindre une équipe aussi dynamique.

Roger Samson est directeur de la formation théorique chez Orizon Aviation Québec, depuis plus d'un an. Instructeur en vol de formation, M. Samson est aussi à l'emploi du Centre de formation en transport de Charlesbourg à titre d'enseignant en répartition de vol.

Son apport s'avère plus qu'important chez Orizon Aviation car Roger Samson possède une vaste expérience tant comme instructeur en vol et théorique que pilote de nolisement.

Le doyen de la faculté se nomme **Fabrice Sieberski**. Arrivée au Québec en juin 2004, il obtient sa licence professionnelle et sa qualification d'instructeur en pilotage dans la même année. Il vient tout juste de fêter son 40e anniversaire de naissance. Ce véritable passionné de l'aviation précise être en parfaite harmonie avec les choix qu'il a dû faire afin de réaliser ses ambitions et de faire carrière dans le domaine de l'aviation au Canada.

ORIZON AVIATION Québec
École de pilotage

Hélicoptères Canadiens
Canadian Helicopters

Depuis juillet dernier, Hélicoptères Canadiens affiche une nouvelle signature corporative. Les couleurs utilisées, le rouge et le blanc, présentent les origines canadiennes de la société et les valeurs d'honnêteté, d'intégrité, de qualité et de professionnalisme convivial qu'elle partage avec le Canada sur la scène internationale.

Le cercle évoque la terre ainsi que la vision globale de la philosophie d'affaires de l'entreprise, soit le service. Ce symbole représente aussi le soleil et l'optimisme d'un avenir rayonnant.

Pour sa part, l'aile volante rappelle le vol et la technologie de l'aviation. Ce visuel, énergique et précurseur, affirme également l'innovation dynamique qui est au coeur de leur travail.

Mentionnons également que le Fonds de revenu Hélicoptères Canadiens (Fonds) et Hélicoptères Canadiens Limitée (Hélicoptères Canadiens) ont annoncé que le Fonds a réussi son premier appel public à l'épargne visant 10 077 961 actions, moyennant un produit brut total de 100 779 610 $. La négociation des actions sous le symbole CHL.UN a commencé le 9 septembre dernier à la Bourse de Toronto. Le produit du placement a été affecté à l'achat d'aéronefs en location, au remboursement de certaines dettes et à l'acquisition indirecte des titres d'Hélicoptères Canadiens.

Certains membres de la direction et le Fonds de solidarité des travailleurs du Québec conserveront une participation directe et indirecte dans le Fonds de 24,1 % après l'acquisition. Pour la période du 9 septembre 2005 au 31 octobre 2005, le Fonds estime à 0,1517 $ par action la première distribution d'encaisse qu'il versera aux porteurs vers le 15 novembre 2005.

Rappelons que Hélicoptères Canadiens exploite 128 aéronefs et offre des services héliportés pour des vols médicaux d'urgence, d'entretien d'infrastructures, de services publics, de pétrole et de gaz, de la foresterie, des mines et de la construction.

Elle opère également trois écoles de pilotage et fournit des services de réparation et de maintenance accessoires à des tiers. Son siège social est situé à Montréal et elle possède aussi des bureaux administratifs à Edmonton et plusieurs bases opérationnelles dans l'ensemble du Canada.

Infolution INC
Les services informatiques

AIP POUR AIP
PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUE INFORMATISÉES POUR LES PUBLICATIONS D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

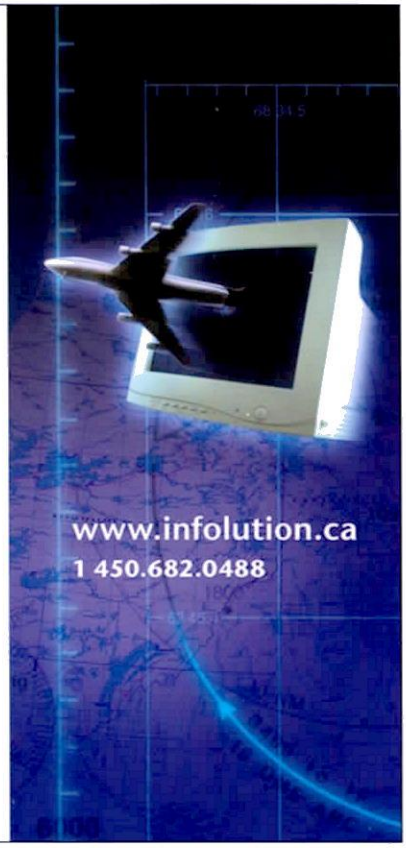
Nos services informatiques proposent des logiciels destinés au domaine de l'aéronautique dans le but de maximiser l'utilisation des procédures de vol aux instruments. Utiliser nos logiciels spécialisés et uniques permet de :

Soft-Airdrome — Faciliter la gestion des obstacles de votre aéroport
Faciliter l'obtention de votre Attestation ou Certification aéroportuaire

Soft-Airspace — Augmenter l'accessibilité de votre aéroport

Design AIR AVIATION INC — Élaborer une procédure de vol clé en main

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civil International) propose et distribue deux de nos logiciels – **PANS-OPS Software™** et **PANS-OPS OAS©** afin d'harmoniser l'utilisation des critères de conception des procédures de vol aux instruments.



Aéropro et Expresso

Services aériens Expresso de Gatineau et Aéropro aviation d'affaires de Québec, ont procédé au lancement de la nouvelle saison, le 14 septembre dernier, lors d'une conférence de presse tenue à Québec.

Plusieurs intervenants provenant des milieux politique, économique et touristique avaient été conviés dans le but d'inaugurer les activités de la desserte Gatineau-Québec qui a démarré son calendrier 2005-2006, le 6 septembre dernier. Prenant la parole devant les invités présents, le président du Groupe Aéropro, M. Aurèle Labbé, a précisé être très fier d'avoir obtenu la confiance des gestionnaires d'Expresso et a profité de l'occasion pour réitéré son engagement et celui de ses employés afin de faire d'Expresso et Aéropro une référence pour les gens d'affaires de Québec et Gatineau.

De son côté le maire de Gatineau, M. Yves Ducharme, a aussi confirmé le désir des administrateurs de l'Aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa et du conseil municipal de fournir tout le soutien nécessaire afin qu'Expresso se développe davantage et plus précisément dans la région de Québec.

Pour sa part, la présidente du conseil d'administration de l'Aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa s'est dite ravie de cette nouvelle association entre Expresso et Aéropro qui signifie une étape importante dans les objectifs de développement que s'est donné Expresso. Services aériens Expresso a été créé en 2003 par la Corporation de l'aéroport de Gatineau et offre principalement une liaison Gatineau-Québec deux fois par jour, cinq jours semaine.

Aéroport de Québec

Le développement devient un enjeu électoral

Jamais l'Aéroport international Jean-Lesage (AIJL) n'aura suscité autant d'intérêt de la part des politiciens de Québec, ce qui n'est sûrement pas pour déplaire à sa directrice, Mme Ghislaine Collard.

Dans un premier temps, le représentant de l'administration Lallier et chef du Renouveau municipal, M. Claude Larose, a fait de l'Aéroport international Jean-Lesage sa priorité numéro 1. Il précisait que l'agrandissement et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires sont nécessaires afin d'assurer le développement économique de la ville. M. Larose affirme cependant que les différents niveaux de gouvernement tant provincial que fédéral devront également s'impliquer dans les projets de modernisation de l'aéroport qui a besoin d'investissements majeurs avant les fêtes du 400e anniversaire de Québec pour lesquelles des milliers de visiteurs seront présents.

M. Larose souligne que le fédéral a investi 15 millions $ en 1999 à l'Aéroport de Moncton pour le Sommet de la Francophonie. En 2008, Québec sera l'hôte du même événement. Il a également précisé que de nouvelles liaisons vers des villes de l'est des États-Unis étaient nécessaires. Le chef du Renouveau municipal a aussi avancé l'idée de construire un parc industriel en bordure de l'aéroport. Il s'agit pour lui d'un projet réaliste en raison des autres parcs industriels de Québec qui affichent complets.

Le 14 septembre dernier, profitant de sa présence au lancement de la nouvelle saison d'Expresso, l'un des candidats à la mairie de Québec et chef du Parti Vision Québec, M. Marc Bellemare, a clairement indiqué que le développement de l'aéroport par l'ajout de nouvelles liaisons d'affaires était pour lui une priorité.

L'ancien ministre provincial de la Justice a notamment affirmé qu'il trouvait inconcevable que Québec n'offre pas plus de départs et de liaisons quotidiennes vers des grandes villes et des moteurs économiques comme Boston ou New York. Pour lui, il est essentiel que l'AIJL puisse desservir des villes aussi importantes où les échanges commerciaux y sont nombreux et profitables pour la communauté d'affaires de Québec. S'il est élu, le 6 novembre prochain, Marc Bellemare a précisé qu'une liaison Québec-Bedford, situé en banlieue de Boston, serait la prochaine à voir le jour.

Stratégie SGS dans la région du Québec

Par : Jean-Marie Richard, Gestionnaire régional SGS/SGI, Transports Canada

Pour la région du Québec, la mise en oeuvre d'un Système de gestion de la sécurité (SGS) représente un investissement majeur des ressources disponibles. C'est pourquoi, nous de Transports Canada-Région du Québec (TC), de concert avec les Régions de l'Atlantique, de l'Ontario, du Pacifique, des Prairies et du Nord, avons pris une approche dynamique pour faciliter et accélérer le processus de certification des SGS dans les entreprises.

Présentement nous avons deux projets en marche. Le premier touche une vingtaine d'entreprises soit les exploitants régis par le Règlement de l'aviation canadien (RAC) 705 et les Organismes de maintenance agréés qui font l'entretien d'aéronefs qui opèrent selon le RAC 705 et qui à la suite de la publication de la Gazette du Canada du 15 juin 2005 sont obligées de se conformer aux nouveaux règlements du SGS. Le deuxième projet vise trois entreprises volontaires qui désirent mettre en oeuvre un SGS afin de déterminer la pertinence de la réglementation proposée concernant les SGS à l'intention des petites entreprises, d'évaluer les outils et les documents de référence sur les SGS élaborés par TC et finalement d'aider l'Aviation civile de TC à élaborer un plan de mise en oeuvre pratique des SGS.

Nous avons créé une nouvelle division dédiée à ces projets. Cette division a pour objectif de faciliter la mise en oeuvre sans heurt, ordonnée et rapide du SGS tout en minimisant les effets sur le programme de surveillance réglementaire de l'Aviation civile. Nous avons aussi fait appel aux inspecteurs de toutes les divisions pour nous assister. Ceci n'est pas un projet spécifique à l'Aviation commerciale et d'affaires et à la Maintenance et la construction, mais un projet global touchant tous les intervenants de l'Aviation civile. Nous avons visité toutes les compagnies touchées et leur avons donné les outils nécessaires pour rencontrer les exigences de l'exemption en vigueur depuis le 15 juin 2005. Cette exemption est la pièce maîtresse qui dicte aux compagnies la marche à suivre pour la mise en oeuvre du SGS.

Nous avons formé une équipe de trois personnes pour chaque entreprise. Trois chefs d'équipe ont été nommés pour s'assurer de la normalisation et de l'application consistante de la réglementation dans la région et à travers tout le pays. Monsieur Martin Faucher, surintendant régional d'Aviation commerciale et d'affaires; Monsieur Yves Beaupré, surintendant intérimaire de la Maintenance et la construction et moi-même, Jean-Marie Richard, dirigerons ces équipes. Les membres de ces groupes ont des inspecteurs chargés de la surveillance des entreprises. Au total, une trentaine d'inspecteurs seront impliqués dans le cadre de la phase 1 de la mise en oeuvre du SGS. Par contre, les phases 2, 3 et 4 seront suivies par des équipes d'évaluation qui auront pour mandat de s'assurer que les éléments du SGS sont en place et sont conformes à la réglementation.

Lors de la rencontre du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qui se tiendra à l'été 2006, les observations et commentaires résultants du projet des trois entreprises volontaires, sur un total de 15 au Canada, serviront à apporter les changements réglementaires nécessaires pour les entreprises du même genre. Nous espérons ainsi faciliter la mise en oeuvre du SGS dans les entreprises de petites tailles. La date prévue pour la mise en oeuvre du SGS dans ces entreprises est le 1er juin 2007. Vous comprendrez que TC veut mettre en place une réglementation à la mesure des moyens des entreprises opérants dans le domaine de l'aviation.

Nous avons un défi de taille à relever au cours des cinq prochaines années et beaucoup de ressources vont être investies dans ce programme. Nous croyons fermement que les résultats à long terme en vaudront la peine tant pour TC que pour l'industrie et que cela contribuera à l'atteinte de nos deux objectifs, soit un système d'amélioration constante du niveau élevé de sécurité aérienne au Canada et un niveau de confiance élevé du public dans notre programme de l'Aviation civile.

TRANSPORTS CANADA-AVIATION CIVILE

Pour cette chronique Entretien, votre éditeur a posé quelques questions aux gestionnaires de Transports Canada-Aviation civile (TC) concernant différents sujets d'actualité. Nous les remercions de leur collaboration.

Compétences linguistiques

CIRCUL'AIR - Pourquoi introduire une nouvelle mesure visant à établir la compétence linguistique des pilotes canadiens ? Avons-nous au Canada un problème de sécurité aérienne relié aux communications radiotéléphoniques ?

TRANSPORTS CANADA - En tant que signataire de la Convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui porte sur l'aviation civile, le Canada a accepté de mettre en oeuvre et de maintenir des normes qui soient conformes aux Annexes de l'OACI. L'OACI a démontré que des barrières linguistiques avaient joué un rôle important dans de nombreux accidents puisqu'elles avaient empêché le pilote et le contrôleur de la circulation aérienne de communiquer adéquatement. Bien que les compétences linguistiques n'aient jamais été à l'origine d'un accident au Canada, TC reconnaît qu'il s'agit d'un problème réel ayant une incidence sur la sécurité.

CIRCUL'AIR - Cette nouvelle réglementation s'appliquera-t-elle à tous les détenteurs de permis de pilote au Canada ?

TRANSPORTS CANADA - Ces nouvelles normes s'appliqueront aux licences de pilote privé, de pilote professionnel, de pilote de ligne et de contrôleur de la circulation aérienne, mais non aux autres licences ou permis (licences de pilote de planeur, de ballon, d'autogire; permis de pilote d'ultra-léger, de pilote de loisir et d'élève-pilote).

CIRCUL'AIR - Les pilotes francophones devront-ils obligatoirement détenir une annotation de compétence linguistique en anglais pour être autorisés à voler au Canada ailleurs qu'au Québec et dans la région de la capitale fédérale ?

TRANSPORTS CANADA - Les licences canadiennes délivrées après le 5 mars 2008 devront être annotées d'une qualification relative à la compétence linguistique en français ou en anglais (ou dans les deux langues). Aucune restriction de l'espace aérien ou restriction à la licence liée aux qualifications relatives aux compétences linguistiques n'est applicable pour les opérations effectuées au Canada. Les pilotes francophones continueront de jouir de la même liberté relativement aux vols qu'ils effectuent au Canada.

CIRCUL'AIR - L'espace aérien canadien sera-t-il désormais démarqué en zones linguistiques ?

TRANSPORTS CANADA - Il n'existe actuellement aucune désignation ou restriction de l'espace aérien, et aucune n'est prévue en fonction de la qualification relative à la compétence linguistique.

CIRCUL'AIR - Les pilotes étrangers devront-ils parler anglais ou français lorsqu'ils volent au Canada, incluant au Québec ?

TRANSPORTS CANADA - Les dispositions de la Convention de l'OACI et les Annexes visent les exploitants et les pilotes étrangers effectuant des opérations au Canada. À compter du 5 mars 2008, les pilotes étrangers devront être en mesure de communiquer avec les services de la circulation aérienne au sol au Canada, et les pilotes étrangers devront être titulaires de licences annotées des qualifications appropriées relatives à la compétence linguistique.

CIRCUL'AIR - Les États-Unis imposeront-ils aussi une telle réglementation ?

TRANSPORTS CANADA - Les États-Unis appuient sans réserve les modifications apportées par l'OACI et examinent actuellement un plan de mise en oeuvre.

CIRCUL'AIR - Combien coûtera cette annotation additionnelle aux pilotes ?

TRANSPORTS CANADA - Avant le 5 mars 2008, environ 96 % des titulaires de licences au Canada recevront gratuitement de TC une qualification relative à la compétence linguistique soit en français, en anglais ou dans les deux langues. Il est possible que les citoyens étrangers titulaires de licences canadiennes ainsi que les Canadiens qui doivent subir une évaluation officielle de leurs connaissances linguistiques après cette date aient à assumer certains frais. Les détails relatifs à la mise en oeuvre sont en cours d'élaboration.

CIRCUL'AIR - Qui sera responsable de l'évaluation de la compétence linguistique des pilotes,TC ou des mandataires ?

TRANSPORTS CANADA - TC rédigera les normes régissant l'évaluation linguistique et chargera le milieu aéronautique de leur mise en application.

CIRCUL'AIR - Les pilotes francophones qui désirent recevoir en plus une annotation de compétence linguistique en anglais devront-ils débourser pour cette double annotation ?

TRANSPORTS CANADA - Les Canadiens français titulaires d'une licence qui demandent une qualification relative à la compétence linguistique en anglais avant le 5 mars 2008, peuvent soumettre une preuve de leur compétence linguistique en anglais à TC. Ce processus n'entraînera aucuns frais pour le pilote et ne s'appliquera que si TC n'est pas en mesure de déterminer la compétence linguistique en anglais du pilote à la lumière des documents disponibles.

CIRCUL'AIR - Ne craignez-vous pas qu'en résultat de cette nouvelle politique les pilotes professionnels francophones ou allophones soient désormais désavantagés par rapport à leurs collègues anglophones dans leur prospection d'emploi à moins qu'ils détiennent une qualification de niveau 6 (professionnel) en anglais ?

TRANSPORTS CANADA-AVIATION CIVILE (suite)

TRANSPORTS CANADA - TC a décidé de ne pas apposer sur la licence de mention relative au niveau de capacité linguistique; seule la compétence linguistique en anglais ou en français (ou dans les deux langues) sera mentionnée.

CIRCUL'AIR - Afin d'éviter des frais de formations linguistiques, les transporteurs ne seront-ils pas tentés d'exiger une compétence de niveau 6 à tout pilote postulant chez eux ?

TRANSPORTS CANADA - Étant donné que la licence de pilote ne fera mention que de la qualification relative à la compétence linguistique en anglais ou en français ou dans les deux langues, il reviendra peut-être à l'entreprise de déterminer si, à la lumière de sa politique, une formation complémentaire est justifiée en raison des aptitudes linguistiques démontrées.

Manuels, formation et publications

CIRCUL'AIR - Les exploitants qui gravissent les échelles d'implantation d'un système de gestion de la sécurité se verront-ils accorder plus d'autonomie d'opération, par exemple en ce qui a trait aux modifications des manuels de compagnie ?

TRANSPORTS CANADA - Oui, avec la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) efficaces les entreprises verront leur autonomie s'accroître. La politique de sécurité actuelle exige que TC intervienne au niveau des opérations. Par conséquent, les entreprises ont besoin de l'approbation de TC pour plusieurs documents tels que les modifications apportées aux calendriers de maintenance des aéronefs et aux manuels. Cette façon de procéder rend TC responsable des opérations quotidiennes des entreprises de l'aviation civile et réduit la souplesse opérationnelle du milieu aéronautique visant à améliorer le rendement en matière de sécurité. Une fois que les entreprises auront mis en oeuvre des SGS efficaces, le cadre de responsabilité changera au point que TC interviendra au niveau des systèmes. Ainsi, le milieu aéronautique sera responsable de ses opérations quotidiennes et aura la liberté d'utiliser la méthode la plus rentable pour améliorer le rendement en matière de sécurité. Par conséquent, TC devrait approuver beaucoup moins de documents tels que les modifications apportées aux calendriers de maintenance des aéronefs et aux manuels.

CIRCUL'AIR - Pourquoi un cours de formation d'un consultant qui a déjà été approuvé par TC doit être approuvé une seconde fois par TC lorsqu'il est soumis par un transporteur ?

TRANSPORTS CANADA - Transports Canada approuve le programme de formation d'un exploitant aérien, qui peut inclure un cours dispensé par un sous-traitant. Les cours offerts par les sous-traitants doivent être approuvés dans le contexte du programme de formation de l'exploitant. Autrement dit, TC n'approuve pas chaque cours individuellement, mais approuve les programmes de formation dans leur totalité. En approuvant le programme de formation, TC s'assure que, tout en offrant la formation nécessaire pour les opérations qui lui sont propres, l'exploitant répond à toutes les exigences du RAC.

Les sous-traitants (tels que Bombardier, CAE, Simuflite ou FlightSafety International) adaptent leurs cours à leurs clients, lesquels sont généralement réglementés par la Federal Aviation Administration ou des agences nationales qui se conforment aux Federal Aviation Regulations en tant que norme commune. Ces règlements ne correspondent pas toujours au RAC.

Nous devons empêcher les exploitants de croire que le cours offert par le sous-traitant satisfait automatiquement aux exigences du RAC.

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous référer à la lettre de politique n° 154 à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/commerce/politique/LP154.htm

Système de gestion de la sécurité

CIRCUL'AIR - Si une nouvelle compagnie ouvre ses portes demain, peut-elle bénéficier de l'exemption nationale de trois ans accordée aux transporteurs déjà en opération au moment de l'entrée en vigueur du nouveau règlement ? C'est-à-dire, si un nouveau transporteur voit le jour demain matin, devra-t-il avoir déjà mis en place un système de gestion de la sécurité avant d'obtenir son certificat d'exploitation ?

TRANSPORTS CANADA - Les organismes qui font une demande de certificat d'exploitation aérienne ou de certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) à compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions réglementaires sur les SGS doivent inclure la totalité des composantes et des éléments des SGS dans leur demande initiale de certification. Les titulaires actuels de certificat ou les nouveaux venus dont la demande a été acceptée par un représentant de TC avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation sur les SGS auront la possibilité de se prévaloir de l'exemption.

CIRCUL'AIR - Lors de la promotion par TC du Système de gestion de la sécurité (SGS) on annonçait la fin des « audits » par TC. Actuellement le site SGS de TC indique le contraire. Pourquoi ce changement d'orientation ?

TRANSPORTS CANADA - Il n'y a aucun changement d'orientation. Avec la mise en oeuvre des évaluations des SGS, TC pourra éventuellement mettre moins d'emphase sur les vérifications réglementaires traditionnelles. TC déterminera plutôt l'efficacité du SGS d'une entreprise en se servant d'un outil d'évaluation. Grâce à ces évaluations, le nombre de vérifications réglementaires nécessaires sera considérablement réduit.

circul'air

LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

Pour actualiser et également souligner dignement ses vingt ans, le magazine québécois du transport aérien vous présente sa nouvelle image corporative.

Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal a procédé le 25 août dernier, en présence de représentants des milieux artistique et culturel de Montréal, au vernissage d'une exposition d'arts médiatiques à l'intérieur du nouveau complexe des arrivées internationales de l'Aéroport Montréal-Trudeau. L'exposition réunit des oeuvres vidéographiques et photographiques de 23 artistes montréalais. Il s'agit de la première du genre à se tenir à Montréal-Trudeau et, en fait, de la première au monde à se tenir dans une aérogare.

Ainsi, les quelque trois millions de passagers internationaux qui arrivent chaque année à Montréal-Trudeau seront dorénavant accueillis par des oeuvres visuelles numériques d'avant-garde produites par des artistes montréalais.

Rallye aérien international 2005

Le comité organisateur du Rallye aérien international 2005 avait choisi St-Hubert comme coup d'envoi de son événement annuel qui s'est déroulé du 16 au 21 août dernier. Au total c'est plus d'une vingtaine d'équipes provenant des États-Unis, d'Europe et du Canada qui se disputaient les honneurs sur un parcours de 4 400 kilomètres.

Mme Suzanne M. Benoit, présidente directrice-générale de Développement économique Longueuil, a félicité cette initiative précisant que les retombées pour l'aéroport sont intéressantes.

Hélicoptères Canadiens

Le site internet des Hélicoptères Canadiens offre une nouveauté très intéressante. En effet, il est maintenant possible de lire différents témoignages d'appréciation de ceux et celles qui sont passés par le centre de formation de Québec.

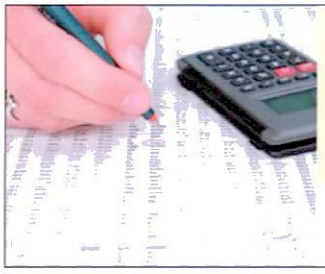
Dans la nouvelle rubrique, plusieurs étudiants laissent un résumé de leur passage chez Hélicoptères Canadiens. Cette initiative fait suite à une demande soumise par les utilisateurs du site qui voulaient en savoir davantage sur l'expérience vécue comme étudiant.

Le Mustang

Le nouveau-né de la famille des Cessna Citation, le Mustang, a effectué le 29 août dernier son tout premier vol d'essai, et ce, un mois avant l'échéance prévue. Pendant plus de deux heures, plusieurs tests ont été effectués notamment sur les systèmes de navigation, de pilote automatique et sur les performances de l'appareil en général.

Transports Canada

Présentement situé à l'Aéroport international Jean-Lesage, le Centre de Transports Canada (CTC) de Québec déménagera au mois de décembre prochain. Rappelez-vous qu'initialement ce CTC devait s'installer dans l'édifice de la Gare maritime de Québec, soit vraiment loin de ses utilisateurs. Alors, nous aurons donc à subir un moindre mal puisqu'il sera situé temporairement dans l'Édifice Cominar au 2 800 rue St-Jean-Baptiste, soit près de l'intersection de l'autoroute Henri IV et du boul. Wilfrid-Hamel. Toutefois, l'emplacement final de ce Centre n'est pas encore connu.



Soyez satisfait
en matière d'évaluation financière d'aéronefs

- Évaluation judicieuse et précise
- Expertise d'évaluation pour tous modèles d'aéronefs
- Consolidation assurée dans vos prises de décisions financières

Propriétaire
Acheteur
Vendeur
Institution financière
Compagnie prêteuse

Évaluations-Aéronef-Canada (EAC) Inc
Canada-Aircraft-Appraisal (EAC) Inc.

706B, 7e Avenue, Aéroport International Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) Canada G2G 2T6
Tél. : (418) 871-8196 • Fax : (418) 871-6937 • www.airpraisal.com

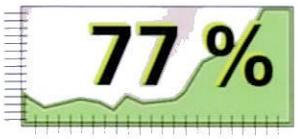
Quoi de neuf ?

Contrôleurs aériens

Les contrôleurs aériens ont conclu, le 25 août, les négociations d'un nouveau contrat de travail en vigueur jusqu'au 31 mars 2009. Les quelque 2 300 contrôleurs touchés ont entériné la nouvelle entente qui leur confère une augmentation salariale de 12 % pour toute la durée du contrat.

Étude du Conference Board

L'industrie aérospatiale canadienne semble reprendre du poil de la bête. En effet, l'année 2005 devrait permettre aux différentes entreprises oeuvrant dans le domaine de l'aérospatiale de profiter d'un élan de fraîcheur avec des profits qui devraient augmenter de 77 % et continuer de croître en 2006.



Les principales raisons évoquées selon le Conference Board sont notamment la production accrue des grandes entreprises telles Bombardier, General Electric et Pratt & Whitney. Avec des profits générés en 2004 de l'ordre de 766 millions de dollars, les sociétés canadiennes en aérospatiale devraient engranger au total plus de 1,4 milliards de dollars cette année.

Dans son étude le Conference Board attribue aussi cette amélioration de la rentabilité à une croissance supérieure à 10 % des livraisons manufacturières pendant trois années successives ainsi qu'aux efforts déployés par ces différentes entreprises de limiter les coûts de production.

Embraer

L'avionneur Brésilien Embraer se démarque de plus en plus sur le marché des avions régionaux de 70 à 110 places, jusqu'ici occupé majoritairement par les géants Airbus et Boeing. Rappelons-nous qu'en 1999, en raison d'un créneau inoccupé entre les jets régionaux et les avions de ligne, la société brésilienne avait lancé une nouvelle gamme d'appareils E-170 et E-190 prenant ainsi d'assaut le marché des avions pouvant transporter entre 60 et 120 passagers. Embraer compte investir plus de 900 millions de dollars afin de poursuivre sur sa lancée. Précisons qu'Air Canada, Delta Airlines, Hong-Kong Express et Jetblue ont placé des commandes fermes pour l'achat de 100 E-190.

Photo : Embraer E-190

Bombardier

Bombardier procédait récemment à quelques changements organisationnels au sein de sa direction. Ainsi, M. Peter Edwards a quitté ses fonctions à titre de président de Bombardier Avions d'affaires. C'est M. Pierre Beaudoin, président et chef de l'exploitation de la société, qui dirigera par intérim la division d'aviation d'affaires jusqu'à la nomination du successeur de M. Edwards.

Nomination

Les opérations d'hélicoptères de l'Aviation commerciale et d'affaires de Transports Canada à Dorval peuvent maintenant compter sur un nouveau membre du personnel.

Effectivement, depuis le mois de juillet M. Gabriel Pomerleau occupe le poste d'inspecteur et vous pouvez le contacter au (514) 633-3545.

Dulude, Taylor Inc.

409 rue St-Dizier, Montréal (Québec) H2Y 2Y1 • Tél. : (514) 982-2424 Fax : (514) 982-0912

SPÉCIALISTES DE L'ASSURANCE AVIATION

• Étude • Analyse • Évaluation • Placement • Gestion

Pour tout renseignement, vous n'avez qu'à communiquer directement avec Guy Dulude, David F. Taylor ou Gareth Knott qui se feront un plaisir de vous aider.

Quoi de neuf ?

Sennheiser s'associe à l'AQTA

Sennheiser Canada est fiers d'annoncer qu'à compter du 1er octobre 2005, les écoles de pilotage qui sont membres de l'AQTA bénéficieront de prix spéciaux et d'un crédit préapprouvé de 90 jours.

Ces privilèges s'appliqueront sur la gamme complète de casques d'écoute d'aviation générale avec réduction passive ou active de bruit. Les détails de ce programme feront l'objet d'un envoi postal de Sennheiser sous peu.

« Nous sommes heureux de reconnaître le professionnalisme des écoles de pilotage partenaires de l'AQTA. Sennheiser sait à quel point il est difficile d'être compétitif dans ce secteur de notre industrie et nous voulons offrir aux écoles de pilotage qui sont membres de l'AQTA des conditions accessibles de paiement et des prix privilégiés jusqu'à la période des Fêtes » a déclaré M. Tim Mell, spécialiste en aviation.

Sennheiser Canada, une filiale à part entière de Sennheiser Corporation de Hanover en Allemagne, est un leader mondial dans le développement de systèmes audio et de cinéma maison sans fils, d'appareils d'écoute assistée, de produits de télécommunications, et de casques d'écoute pour l'industrie de l'aviation.

Sennheiser Canada est située à Pointe-Claire au Québec et offre des services de mise en marché, d'après-vente, de gestion, d'entreposage et de distribution. Pour plus d'information, contactez M. Tim Mell au (514) 927-5242.

Aéroport de Val-d'Or

Le ministre des Transports, Jean-C. Lapierre, a annoncé le 18 août dernier un financement fédéral de 121 000 $ qui permettra de remplacer le panneau de contrôle du système d'éclairage de piste et améliorer la sécurité à l'Aéroport de Val-d'Or. Ce financement s'inscrit dans le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement du Canada.

Exact Air

Exact Air de St-Honoré, qui offre des services de nolisement, de patrouilles aériennes et de formations en pilotage, participera à divers événements d'orientation de carrière.

D'abord le 15 octobre des représentants d'Exact Air seront à Place Bonaventure de Montréal dans le cadre du Salon Formation Carrière. Par la suite, du 27 au 30 octobre, c'est à Expo Cité que les amateurs d'aviation pourront obtenir plus d'information, en marge du Salon Éducation Emploi de Québec.

Snowbird

Décidément les choses ne s'améliorent pas pour l'équipe de voltige canadienne, les Snowbirds.

Un troisième accident en moins de trois ans est venu jeter de l'ombre sur les amateurs d'aviation qui s'étaient donnés rendez-vous lors du Rallye aérien de Thunder Bay, le 24 août dernier. Un des CT-114 Tutor de Canadair, utilisés par les Snowbirds en spectacle, s'est écrasé après que le pilote est tout juste eu le temps de s'éjecter. Des témoins de la scène affirment avoir vu l'avion piquer du nez sans raison apparente. Il s'est écrasé dans un champ à l'ouest de la ville. Le dernier avion de ce type est sorti des chaînes d'assemblage en 1966, donc les Tutor sont plus vieux que la plupart des pilotes qui les commandent.

Photo : Défense nationale

Le 17 septembre 2005, les Snowbirds ont célébré leur 2,000e spectacle devant plus de 50,000 spectateurs au spectacle aérien de Reno au Nevada.

TUBOQUIP ISO9001 INC.

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

Aeroquip

AÉRONAUTIQUE ET INDUSTRIEL

- Fabrication de boyaux de tous genres
- Coupleurs rapides
- Colliers de serrage
- Adaptateurs AN/MS

ATELIER APPROUVÉ
DOT #44-92
& CERTIFIÉ ISO 9001

SERVICE A.O.G.
LIGNE 24 HEURES
(514) 326-7640

6966, rue Jarry Est
Montréal (Québec) H1P 3C1
Tél. : (514) 326-7640
Fax : (514) 329-0244
Fax sans frais : 1-888-267-8881
www.tuboquip.com

Atterrissage d'urgence

Un appareil monomoteur de type Piper Cherokee s'est posé d'urgence sur l'autoroute de la Capitale après avoir connu des problèmes d'alimentation d'essence.

L'avion, décollé de Rimouski, a connu des ennuis à la hauteur du pont de l'île d'Orléans. Quelques minutes plus tard, il effectuait un atterrissage forcé sur l'autoroute à proximité de l'Aéroport de Québec.

Tous les passagers ont été quittes pour une bonne frousse. Après avoir remis un peu d'essence le pilote a décollé en direction de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Quoi de neuf ?

Bell Helicopter

L'usine de Bell Helicopter à Mirabel a obtenu un important contrat. En effet,le manufacturier a annoncé l'obtention d'une partie d'un important contrat de 2,6 milliards de dollars canadiens pour l'assemblage de base de 368 hélicoptères de type Bell 407, qui seront acheminés aux États-Unis pour y être complétés et livrés.

La part du contrat pour Bell Helicopter s'élève à plus de 850 millions de dollars et permettra à la société de créer environ 200 emplois.

Jetsgo

Une forte proportion des détenteurs de billets touchés par la faillite de Jetsgo auront finalement pu récupérer leur argent. Rappelons qu'après la fermeture du transporteur plus de 170 000 créanciers estimaient avoir été brimés par l'entreprise de Michel Leblanc. Dans les faits la majorité était des voyageurs qui s'étaient procurés des billets. Ceux et celles qui avaient acheté leurs billets par carte de crédit ont eu plus de facilité à obtenir réparation.

Photo : Bell 407

Groupe Cargair

Comme à chaque année, M. Richard Laporte du Groupe Cargair a effectué sa grande tournée d'automne sur le continent européen. Au total, ce dernier a visité six villes dont Paris, Bruxelles, Toulouse, Tunis, Marseille et Annemasse. Les candidats intéressés à suivre une formation de pilote au Canada ont pu s'entretenir sur place avec Richard des perspectives futures et du marché de l'aviation en général.

Pascan Aviation

Pascan Aviation annonçait, le 6 septembre dernier, qu'Alma ne serait plus desservie en raison d'une entente avec la municipalité. Cependant, Pascan demeure toujours présent dans la région du Saguenay en offrant encore une liaison entre St-Hubert et Bagotville.

Air Transat

Pour la deuxième année consécutive, Air Transat demeure le favori des agents de voyages du Canada et obtient la première place dans la catégorie des transporteurs nolisés.

C'est ce qui ressort d'un sondage réalisé par les magazines spécialisés « Travel Press » et « Travel Courier » auprès des agents de voyages du Canada. Dans les différentes régions du pays, Air Transat se taille une place de choix auprès de la communauté des agents de voyages.

Au Québec, tout comme l'an dernier, la société demeure bonne première et suit de près ses concurrents en Ontario et dans l'ouest du pays où elle obtient la deuxième place. Pour la première fois, le transporteur se classe au premier rang auprès des agents de voyages des provinces de l'Atlantique. « Cette marque de reconnaissance des agents de voyages vient renforcer notre souhait de continuer sur la voie de l'excellence, c'est-à-dire d'offrir un service efficace et courtois et un produit de qualité supérieure », a souligné le président-directeur général d'Air Transat, Allen B. Graham.

Pierre-Yves Dubord

Nous avons appris récemment le décès de Pierre-Yves Dubord survenu alors que l'appareil qu'il pilotait s'est écrasé au nord de Schefferville. Pierre-Yves était un pilote passionné de son métier. Âgé à peine de 29 ans, ce dernier possédait une vaste expérience du pilotage de brousse et était considéré par plusieurs comme l'un des meilleurs pilotes au Québec dans son domaine. Toute l'équipe de Circul'air offre ses plus sincères condoléances à la famille de Pierre-Yves.

Quoi de neuf ?

Northwest Airlines et Delta Airlines

Deux joueurs majeurs du transport aérien de ligne aux États-Unis se sont placés récemment sous la protection de la Loi sur les faillites.

En effet, Northwest Airlines et Delta Airlines, respectivement numéro 3 et 4 en ordre d'importance, pourront poursuivre leurs opérations normalement tout en diminuant leurs coûts. Précisons que les entreprises américaines qui se placent sous la protection de la justice peuvent présenter un plan de réorganisation afin de réduire leur dette. La Cour peut même imposer des réductions salariales chez les employés.

Malgré ce fait, un porte-parole de Bombardier a affirmé que Northwest n'avait pas annulé son contrat d'achat de 15 CRJ200 d'une valeur totale de 386 millions $. Northwest et Delta emploient plus de 92 000 personnes. Les hausses de prix du carburant et la venue de transporteurs à rabais sont les causes probables de cette situation difficile que traversent les deux transporteurs.

Air Labrador

Air Labrador annonçait récemment l'ajout de nouvelles liaisons. Ainsi le transporteur offre depuis le 25 septembre des vols directs entre Moncton et Québec de même qu'entre Moncton, les Îles-de-la-Madeleine et Montréal.

De plus, l'entreprise a aussi annoncé qu'elle augmentera ses fréquences entre Québec, Baie-Comeau, Sept-Iles et Wabush. Air Labrador, dont le siège social est situé à St-John (Terre-Neuve), dessert plus de 35 destinations, principalement au Québec et dans les Maritimes.

Ariane Information

Dans le cadre de l'implantation du Système de gestion de la sécurité (SGS) et afin de perfectionner le cours de son programme de formation, Ariane Information cherche des compagnies cobayes dans les catégories suivantes : aéroport, exploitant aérien et organisation de maintenance agréé.

En faisant parvenir leur candidature avant le 1er novembre 2005, les représentants des compagnies choisies pourront recevoir gratuitement la formation exigée par le SGS. Pour profiter de cette offre, s.v.p. faire parvenir un résumé des activités de votre compagnie d'un maximum de 5 pages à Mme Hélène Fischer par courriel à :
fischerh@ariane-info.com
par télécopieur au 1-866-8ARIANE
ou par la poste au :
162 Jean, Saint-Jean-sur-Richelieu
(Québec) J2W 2C8.

CAE

CAE a obtenu du Zhuhai Flight Training Center, une coentreprise de CAE avec China Southern Airlines, un contrat pour la fourniture d'un simulateur de vol Boeing 737-800. Au prix catalogue, la valeur de ce simulateur est évaluée à 16 M$. Ce simulateur Boeing 737 NG porte à 10 le nombre de simulateurs de vol construits par CAE et qui sont en opération au Zhuhai Flight Training Center, ce qui en fait le plus important fournisseur de services de formation indépendant en Chine.

« CAE est un fournisseur de premier plan dans le domaine des technologies de formation de vol pour l'Asie-Pacifique depuis plus de 20 ans et nous sommes fiers de jouer un rôle déterminant dans le développement de ce marché en pleine expansion », a déclaré Marc Parent, président du groupe Produits de simulation chez CAE.

Formée en janvier 2003 dans le but de fournir des solutions de formation aéronautique aux compagnies aériennes asiatiques, la société conjointe Zhuhai Xiang Yi Aviation Technology Company Ltd. est détenue à 49 % par CAE et à 51 % par China Southern Airlines.

La tête dans les nuages?

Peut-être, mais les pieds sur terre!

Lorsque vous êtes à la recherche d'un produit de qualité, d'un service fiable et d'un accueil des plus chaleureux, vous pouvez compter sur les gens de chez vous !

POSTES DE DISTRIBUTION
Aérodromes, hydroaérodromes et héliport
CARTE DE CRÉDIT PÉTRO-T

PETRO T

LIVRAISON VRAC ET BARIL
Carburant et carburéacteur
LUBRIFIANT AVIATION

(819) 474-2626 • 1 800 567-3813 • télécopieur : (819) 477-9393 • www.petro-t.ca