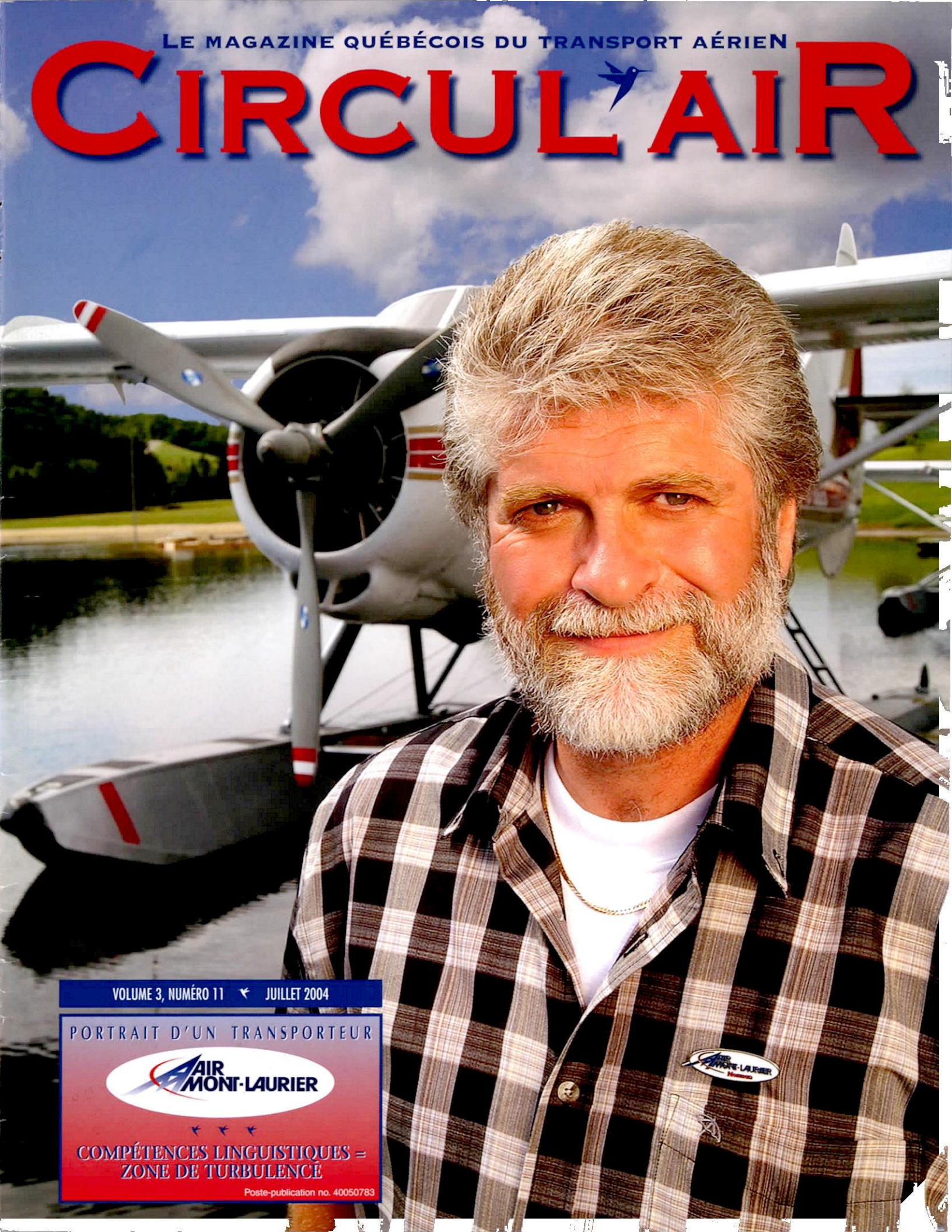
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 3, NUMÉRO 11 JUILLET 2004

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

AIR MONT-LAURIER

COMPÉTENCES LINGUISTIQUES = ZONE DE TURBULENCE

Poste-publication no. 40050783

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR
Le magazine québécois du transport aérien

Notre couverture :

D'Air Mont-Laurier (1985) Inc.
M. Normand Ouellette, président

CIRCUL'AIR, VOLUME 3, NUMÉRO 11

ÉDITORIAL 3 COMPÉTENCES LINGUISTIQUES = ZONE DE TURBULENCE

LE 600, 6e AVENUE

4 RÉUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

RÉSOLUTIONS 2004

MARCHANDISES DANGEREUSES

5 SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

MODERNISATION DE L'ÉTAT

6 AÉRO ASSURANCE

NOUVEAUX MEMBRES

RAC ˇ COIN 7 ET 8 COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

ACTUALITÉ 9 « POUR RESTER EN VIE, AIR CANADA DEVRA FAIRE DES CHOIX »

17 CAE PERD UN IMPORTANT CONTRAT

DROIT 16 LA RÉINTÉGRATION D'UN EMPLOYÉ CONGÉDIÉ SANS CAUSE ? PAS TOUJOURS !

QUOI DE NEUF ? 18 À 23

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR 11 À 14 AIR MONT-LAURIER (1985) INC.

PORTRAIT DES GENS 10 ET 15

Éditeur : John McKenna

Rédactrice en chef : Johanne Lemelin

Rédacteur : Daniel Adams

Publicité : Daniel Adams, Johanne Lemelin

Collaboration : Lukasz Granosik, Oglivy Renault

Conception et réalisation : Johanne Lemelin

Prépresse : Atlante Communication Graphique

Impression : Transcontinental Inc.

Préparation postale : PosteExpress

Distribution : Société canadienne des postes
Contrat de vente no. 40050783

Dépôts légaux : BNC, ISSN 0832-6371
BNQ, 2e trimestre 1986

© CIRCUL'AIR 1985
Toute reproduction totale ou partielle est permise à la condition d'en mentionner la source.

Abonnement, publicité ou correspondance :
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec), G2G 2T5
Tél. : (418) 871-4635, Téléc. : (418) 871-8189
Adresse électronique : www.aqta.org
Courrier électronique : aqta@aqta.org

Parutions : Mars, juillet et novembre

ÉDITORIAL

COMPÉTENCES LINGUISTIQUES = ZONE DE TURBULENCE

Transports Canada a décidé de se conformer à l'Amendement 164 de l'Annexe 1-Licences du personnel de la Convention relative à l'aviation civile internationale adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, lequel introduit de nouvelles dispositions concernant les compétences dans les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques (voir détails pages 7 et 8). Évidemment, l'AQTA ne s'oppose pas à l'instauration de mesures raisonnables qui ont pour objet l'amélioration de la sécurité aérienne. Cependant, plusieurs aspects de la mise en application de cette modification nous inquiètent.

Les quelque 62 000 pilotes canadiens actifs devront être évalués avant le 5 mars 2008, date d'entrée en vigueur de cet amendement. De quelle façon les personnes visées seront-elles jugées ? Qui sera accrédité par Transports Canada pour effectuer l'examen ? Un spécialiste en linguistique issu du secteur académique ou d'une agence commerciale, ou encore le ministre demandera-t-il à ses propres inspecteurs d'accomplir cette tâche ? Et qui en assumera les frais ? Les évaluations seront-elles uniformes dans tous les États contractants de l'OACI ? Un inspecteur de Transports Canada pourra-t-il juger des compétences linguistiques d'un candidat au même moment qu'il lui fera passer un test en vol ? Au Canada, est-ce que seuls ceux dont l'anglais n'est pas la langue maternelle devront se soumettre à ce test ou tous y seront-ils obligés ? Qu'en est-il des immigrants ou des gens des communautés culturelles qui parlent l'anglais avec un accent ? Les pilotes actuels pourront-ils prétendre à des droits acquis ? Comment des normes internationales pourront-elles être appliquées équitablement lorsqu'on voit déjà d'importantes variations dans la rigueur avec laquelle Transports Canada applique la réglementation ici même au Canada ? Imaginez maintenant une uniformité parmi les 188 États contractants de l'OACI ?

JOHN McKENNA
Président-directeur général
de l'AQTA

Cet amendement signifie que les pilotes ne parlant pas un niveau fonctionnel d'anglais seront limités aux territoires du Québec et de la capitale fédérale. L'Organisation recommande l'évaluation des compétences à tous les six ans pour les personnes de niveau 5-Avancé et à chaque trois ans pour le niveau 4-Fonctionnel. Transports Canada compte-t-elle approuver des cours d'anglais pour que les gens puissent accéder au niveau 6-Expert, lequel est exempté d'évaluations périodiques ?

Toutes ces interrogations méritent des réponses et nous sommes convaincus que Transports Canada peut d'ores et déjà en fournir plusieurs. Or, la mise sur pied d'une telle mesure est à la fois complexe et politiquement explosive. Il faut croire que Transports Canada préfère attiser des débats linguistiques plutôt que d'être dissident de l'OACI et risquer de donner la fausse impression que l'espace aérien canadien est dangereux.

Enfin, nous devons nous préoccuper des coûts de cette mesure pour les pilotes, pour les entreprises et pour l'ensemble des contribuables canadiens. Ne suffit-il pas de mentionner que sa mise en application sera éminemment plus complexe et arbitraire que ne l'a été le programme d'enregistrement des armes à feu ?

Heureusement, l'adoption de cette mesure doit passer entre autres par le processus des audiences du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le CCRAC, ce qui donnera aux intéressés l'occasion de poser toutes les questions pertinentes et d'exprimer leurs craintes et appréhensions quant à la bonne gestion d'un tel programme.

Ce nouveau règlement rendra-t-il encore plus complexe et coûteuse l'exploitation commerciale de l'aviation ? Le Canada aurait dû faire profiter l'OACI de son expérience en matière de bilinguisme et essayer de la dissuader d'adopter une mesure si arbitraire dont la réelle nécessité est plutôt discutable.

LE 600, 6e Avenue

RÉUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les membres du Conseil d'administration de l'AQTA se sont réunis le 30 avril 2004. Bien des points importants étaient à l'ordre du jour et la journée a été très productive. Entre autres, concernant la préparation du 29e Congrès annuel, il a été convenu d'avoir une assemblée générale annuelle plus formelle et de profiter de cette rencontre pour demander aux membres leurs suggestions et commentaires quant à la mission et les services de l'AQTA. De plus, des tarifs spéciaux seront maintenant proposés pour la location de kiosque et pour les membres actifs qui inscriront trois représentants et plus ainsi que pour la relève (30 ans et moins). De nouvelles activités seront également proposées au programme. Par ailleurs, le 30e anniversaire de l'AQTA ainsi que son Congrès annuel 2005 seront synonymes de renouveaux...

Un dossier chaud a également été discuté, soit les nouvelles normes de l'OACI quant aux compétences linguistiques. Critiquée dans la publication d'avril 2004 de *Canadian Owners and Pilots Association*, le *COPA Flight*, les membres du Conseil se sont également prononcés contre cette politique qui n'est heureusement pas encore en vigueur au Canada (voir notre Éditorial en page 3 et notre article en pages 7 et 8). Pour ce qui est du dossier des CVR (enregistreur de la parole), M. McKenna a informé les membres qu'il avait organisé une rencontre avec tous les exploitants touchés par l'application du RAC 605.33. Ceux-ci ont alors convenu de contester l'interprétation de ce règlement qu'en fait Transport Canada et qui les obligent à installer des CVR. À cet effet, une procédure a donc été signifiée à la Cour supérieure.

Par ailleurs, suite à deux rencontres qu'il a eues avec les représentants de NAV CANADA, M. McKenna a mentionné qu'il était éminent que de coupures auraient lieu dans les services offerts aux aéroports des régions éloignées, entre autres, sur la Basse-Côte-Nord et en Gaspésie. Pour les gros porteurs l'impact sera sans doute minime ce qui n'est pas le cas pour les petits exploitants. Par ailleurs, NAV CANADA a annoncé qu'elle augmenterait ses redevances de 8,1 % en moyenne à partir du 1er septembre 2004.

RÉSOLUTIONS 2004

Lors du dernier Congrès, les membres du secteur de la brousse ont convenu que la direction de l'Association demande à l'Office des transports du Canada, l'OTC, qu'une réglementation soit mise en place afin d'obliger tous les transporteurs aériens à afficher leur numéro de licence de l'OTC sur leurs aéronefs. Le but visé par cette démarche est de contrer les transporteurs illégaux qui nuisent à l'industrie.

Très ouvert à nos inquiétudes, l'OTC a cependant émis des doutes quant à la méthode proposée. Il semble que certains transporteurs changent très souvent de numéro de licence. Par contre, l'Office travaille présentement à une modification au Règlement sur les transports aériens qui s'appliquerait aux détenteurs de licences intérieures et internationales, soit :

a) Il est interdit au licencié d'exploiter un service aérien sous un nom – y compris une dénomination sociale ou un nom commercial – autre que celui figurant sur sa licence, ou encore de se présenter comme l'exploitant d'un service aérien sous un tel nom;

b) Le licencié doit afficher clairement un nom qui est spécifié dans sa licence sur le fuselage de chaque aéronef qu'il utilise.

Leur réponse est présentement à l'étude par les directeurs du conseil d'administration de l'AQTA. Tout comme les réponses des résolutions qui ont été soumises à Transport Canada.

MARCHANDISES DANGEREUSES

Le 16 mars dernier, l'AQTA a coordonné la tenue d'une présentation portant sur les Marchandises dangereuses-Accès limité. Suite à cet atelier, nous tenons à remercier

Mme Mona Desrosiers, surintendante régionale chez Transports Canada, pour avoir animé cette rencontre ainsi qu'à M. Michel Nadeau, président de Nadeau Air Service, pour l'accueil chaleureux réservé à tous les participants dans ses nouveaux locaux.

L'AQTA n'a eu que des commentaires positifs suite à cette présentation. Alors, nous attendons vos suggestions pour organiser d'autres évènements de ce genre.

SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL (SAG)

M. John McKenna a rencontré le nouveau directeur général du SAG, M. Lucien Tremblay, ainsi que la directrice générale des acquisitions, Mme Marie-Josée Linteau et le directeur des biens et services de la direction des acquisitions, M. Guy Boivin. Le PDG de l'AQTA était accompagné de deux représentants de l'industrie soit M. Jacques Paillard d'Aéropro et M. O. Guy Prud'homme de Cargair.

Les représentants de l'AQTA ont rencontré M. Tremblay et ses collègues du Conseil du trésor pour faire état de certains irritants concernant les contrats de nolisement du gouvernement, notamment, le manque de provisions pour les fluctuations du prix du carburant ainsi que les frais de terminal que doivent assumer présentement les transporteurs aériens. Nous pouvons espérer que des modifications seront apportées à ces fins dans la prochaine offre permanente du SAG qui sera publiée en septembre.

MODERNISATION DE L'ÉTAT

Le 25 février 2004, au nom de l'AQTA, M. McKenna a présenté un mémoire à la présidente du Conseil du trésor, Mme Monique Jérôme-Forget lequel est intitulé : *La modernisation des services de transports aériens au Québec passe par un partenariat, un élément critique pour l'industrie privée, une solution qui s'impose pour les finances publiques.* En résumé, ce document présente les recommandations de votre Association quant à la modernisation des services aériens offerts par l'État, soit les évacuations médicales d'urgence, les navettes médicales, la lutte contre les feux de forêt et le nolisement. Entre autres, pour les évacuations médicales on peut s'attendre à d'importants changements dans l'approche du gouvernement. Le SAG et le ministère de la Santé et des Services sociaux ont manifesté une volonté d'optimiser le service et d'étudier l'opportunité de faire davantage appel au secteur privé.

Ariane Information

programmes de formation • rédaction technique • cours • accessoires • consultation •

agents de bord • SMS • facteurs humains • marchandises dangereuses • CASO • sécurité des vols • CRM • prise de décision • vidéo • poster • CD Rom • guides • etc. •

« Votre tranquilité d'esprit »

depuis 1993

Tél. : 450-349-0722
Fax : 866-8ARIANE

www.ariane-info.com
ariane@ariane-info.com

TUBOQUIP 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 9002

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

AÉRO ASSURANCE

Nous sommes toujours engagés dans des démarches pour trouver la caution nécessaire à la création de la société mutuelle d'assurance aviation, AERO ASSURANCE. Étant donné les délais plus longs que prévu pour l'obtention de cet élément indispensable à notre projet, nous dévoilerons sous peu les informations concernant un Programme d'achat collectif qui offrira des termes et clauses avantageux. Nous espérons par ce fait offrir une option d'assurance additionnelle aux membres jusqu'à l'aboutissement définitif du projet d'AERO ASSURANCE.

En plus d'offrir des polices à prix compétitifs, le Programme d'achat collectif de l'AQTA proposera des conditions répondant spécifiquement aux besoins de nos membres. Ces avantages incluront, entre autres :

a) un délai de 15 jours pour une déclaration de perte totale pour les aéronefs disparus en vol plutôt que les 60 jours normalement exigés ;

b) une ristourne de 15 % sur 70 % de la prime sur la carlingue moins les réclamations (donc une ristourne possible même s'il y a eu une réclamation) ;

c) une limite établie à 250 000 $ pour recouvrement d'un aéronef suite à un atterrissage forcé même si aucune réclamation n'est enregistrée ;

d) une responsabilité pour les dommages causés à un hangar loué temporairement (en transit) ;

e) une responsabilité pour un avion en location ;

f) une limite de 1 M $ pour responsabilité de feu de forêt (suite à un écrasement).

La totalité des avantages du Programme d'achat collectif de l'AQTA seront connus à la fin de l'été. Les personnes intéressées à recevoir plus d'information à ce sujet sont priées de communiquer avec la direction de l'AQTA.

NOUVEAUX MEMBRES

ACTIF

AÉROPRO
714, 7e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) G2G 2T6
Téléphone : (418) 877-2808
Télécopieur : (418) 871-9483
jpaillard@aeropro.qc.ca
www.aeropro.qc.ca
Jacques Paillard, dir. de l'exploitation

Depuis 1988 Aéropro, dont le siège social est situé à l'aéroport de Québec, propose un service de nolisement d'avions à sa clientèle d'affaires. À cet effet, elle exploite des aéronefs de type Citation III, King Air 90 et King Air 100.

De façon connexe, l'entreprise effectue également la gestion privée d'avions et d'exploitations aéroportuaires, l'entretien mécanique d'avions, la vente de carburant pour aéronefs, etc.

ASSOCIÉ

CAIN LAMARRE CASGRAIN WELLS
350-11535, 1re Avenue
St-Georges-de-Beauce (Québec) G5Y 7H5
Téléphone : (418) 228-2074
Télécopieur : (418) 228-6016
robert.bergeron@clcw.qc.ca
www.clcw.qc.ca
Robert A. Bergeron, avocat

La société d'avocats Cain Lamarre Casgrain Wells est présente dans plusieurs villes du Québec soit Alma, Amqui, Chicoutimi, Jonquière, Montréal, Québec, Rimouski, Roberval, Saint-Félicien, Saint-Georges-de-Beauce, Sept-Iles et Val d'Or et œuvre principalement en droit des affaires.

Pour sa part, Me Robert A. Bergeron, un passionné d'aviation et pilote, a choisi de travailler au bureau de Saint-Georges-de-Beauce en raison de la présence d'un aéroport d'aviation générale bien développé. Il s'occupe principalement de droit des affaires, commercial et corporatif et est agent de marques de commerce. Ce bureau propose également des services multidisciplinaires avec une spécialité en droit des transports et des relations de travail.

COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

L'éventuel Règlement de l'aviation canadien portant sur les compétences linguistiques aura un impact notable sur l'ensemble de notre industrie (voir Éditorial page 3). Afin que nos lecteurs puissent juger de sa portée, nous avons consulté le site de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, le www.icao.int, afin de vous présenter un résumé complet des informations disponibles actuellement à ce sujet.

Le 5 mars 2003, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement 164 à sa publication intitulée Annexe 1-Licence du personnel de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ce document contient, entre autres, de nouvelles dispositions concernant les compétences dans les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques. L'OACI proposait une entrée en vigueur le 27 novembre 2003 pour les directives concernant les contrôleurs aériens et le 5 mars 2008 pour les pilotes.

Il est important de spécifier que l'OACI ne délivre pas de licence. Toutefois, elle établit la réglementation internationale qu'elle soumet ensuite à ses 188 États contractants, dont le Canada. Les États membres sont ensuite libres d'adopter ou non la réglementation internationale dans leur juridiction. Le Canada, tout comme les États-Unis, a récemment décidé de se conformer et d'appliquer les directives de cet amendement. Les spécifications relatives aux compétences linguistiques requises par cet amendement s'appliquent à la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques pour les opérations internationales. Par conséquent, les pilotes d'avions et d'hélicoptères de vols internationaux devront prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre l'anglais ou la langue utilisée par les contrôleurs de la circulation aérienne de cette juridiction.

Les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de stations aéronautiques devront prouver qu'ils sont capables de parler en anglais ainsi que dans la langue utilisée par la station au sol. Les pilotes, contrôleurs et opérateurs dont le niveau de compétence sera inférieur au Niveau 6-Expert devront faire l'objet d'une évaluation à un intervalle déterminé en fonction de leur niveau de compétence. Cet intervalle sera établi par chaque autorité de l'aviation civile. L'OACI recommande une évaluation à tous les six ans pour les personnes qui ont le Niveau 5-Avancé et trois ans pour celles qui ont le Niveau 4-Fonctionnel.

Un manuel portant sur les divers aspects de la formation et de l'évaluation dans le contexte de la mise en oeuvre de la norme de l'OACI relative aux compétences linguistiques est en cours d'élaboration. Le « *Manual on the implementation of the ICAO language proficiency requirements* – Doc 9835-AN/453 » devrait être publié en septembre 2004. Entre-temps, l'OACI propose des éléments indicatifs provisoires sur l'évaluation des compétences linguistiques.

L'évaluation vise la capacité de « parler et de comprendre ». Sa teneur est définie par les descripteurs holistiques et les normes relatives au Niveau 4-Fonctionnel. Pour les descripteurs holistiques, les locuteurs compétents devront:

a. communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;

b. s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;

c. utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;

d. traiter efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;

e. utiliser un dialecte ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.

GROUPE d'AVIATION
INNOTECH–EXECAIRE
INNOTECH AVIATION SERVICES
SIÈGE SOCIAL
212, 2e Avenue
Aéroport intern. Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec) G2G 2T2
Tél.: (418) 872-3717
Fax: (418) 872-9498

QUÉBEC
Services (418) 872-3717
Fax (418) 872-9498
Unicom 123.0

DORVAL
Services (514) 636-5870
Fax (514) 636-9036
Unicom 129.0

OTTAWA
Services (613) 736-5959
Fax (613) 736-5925
Unicom 123.0

HALIFAX
Services (902) 873-3737
Fax (902) 873-3936
Unicom 123.4

WABUSH
Services (709) 944-3100
Fax (709) 944-3957
Aéroport (709) 282-5525

VENDEURS PRODUITS AVIATION

Et, pour les normes relatives au Niveau 4-Fonctionnel, les locuteurs devront démontrer les compétences suivantes :

Prononciation : (Suppose un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.) La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que quelquefois à la facilité de compréhension.

Structure : (Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche.) Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.

Vocabulaire : Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.

Aisance : Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.

Compréhension : Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.

Interaction : Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

Le format de l'évaluation officielle sera déterminé par l'État, mais le manuel que l'OACI publiera sous peu à ce sujet comprendra des pistes qui permettront aux États d'évaluer l'adéquation et la fiabilité des tests qui seraient proposés par l'industrie.

Avant d'être en vigueur au Canada ce futur règlement doit suivre le processus normal d'approbation donc, nous pouvons compter avoir un sursis. Toutefois, comme le suggère l'OACI il serait préférable que dès maintenant les transporteurs adoptent une politique à ce sujet particulièrement s'ils songent à embaucher du nouveau personnel.

L'OACI organise un symposium sur ce sujet du 1er au 3 septembre à son siège social de Montréal. Le président-directeur général de l'AQTA sera présent à cette rencontre et il vous fera part de ses commentaires lors de notre prochaine parution .

Les Professionnels en assurance qui comprennent bien votre industrie

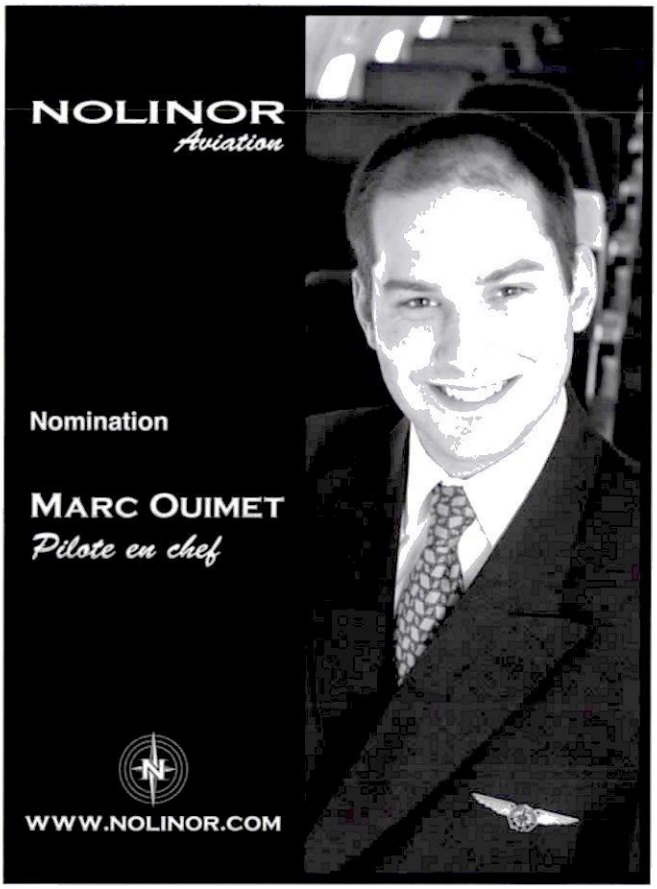
Bureaux au Canada et dans le monde entier

1801, McGill College, Montréal (Québec) H3A 3P3

Tél. : (514) 842-5000
Fax : (514) 842-3456

AON

Aon Parizeau Inc.
Aon Reed Stenhouse Inc.



« POUR RESTER EN VIE, AIR CANADA DEVRA FAIRE DES CHOIX »

affirme le PDG de Jetsgo, M. Michel Leblanc

Prenant la parole devant les membres de la Chambre de commerce de Québec à titre de conférencier invité, le 11 mai dernier, M. Michel Leblanc, président-directeur général de Jetsgo, soutenait qu'Air Canada ne pouvait offrir perpétuellement des liaisons à pertes et être présent sur tous les fronts. Pour lui si la société veut demeurer en vie, elle devra concentrer ses efforts sur le développement de liaisons internationales, surtout dans le contexte actuel où l'ensemble de l'industrie vit de grands bouleversements.

Toujours selon M. Leblanc, Air Canada doit changer son modèle d'affaires qui s'avère un échec. Le PDG de Jetsgo a rappelé que lorsqu'Air Canada avait acheté Canadien, le transporteur avait mis la main sur 85 % du marché domestique. Pareil monopole avait alors entraîné une augmentation marquée du prix des billets qui était déjà passablement élevé.

« Cinq ans plus tard, la direction d'Air Canada doit refaire ses devoirs. Avec des pertes financières de l'ordre de deux milliards de dollars au cours des 18 derniers mois, c'est tout le modèle de gestion qui doit être remis en question. » affirme M. Leblanc qui faisait également remarquer que les déboires du transporteur national avaient laissé les actionnaires amers dont plusieurs sont sortis lavés et que les travailleurs sont aussi désabusés et vivent continuellement dans l'incertitude.

De g. à dr. : M. Michel Leblanc, président-directeur de Jetsgo , accompagné de Mme Ghyslaine Collard, directrice générale de l'Aéroport de Québec qui était venu l'entendre lors du déjeuner-causerie de la Chambre de commerce de Québec.

Ce qui frappe le président de Jetsgo, c'est que malgré ses problèmes Air Canada tente de relancer un modèle d'affaires qui n'a plus sa place. « Présentement l'industrie du transport aérien connaît des changements irréversibles. Les consommateurs veulent toujours prendre l'avion mais pas à n'importe quel prix. »

Pour le PDG de Jetsgo, l'émergence de transporteurs à rabais est venue brouiller les cartes. Le monopole exercé par Air Canada a chuté considérablement et selon lui, 2004 devrait être la dernière année où la société détiendra plus de 50 % des parts du marché national. « Air Canada doit devenir un transporteur international et laisser aux entrepreneurs locaux les marchés domestique et transfrontalier. En offrant un service de 19 à 400 places, de Rio à Rouyn et des Iles Cayman aux Iles-de-la-Madeleine, sa mission est impossible car sa structure de coût est insoutenable pour être concurrentielle avec des transporteurs à rabais. »

Aujourd'hui, Jetsgo possède environ 12 % du marché au Canada. Avec la mise en place, en juin dernier, de nouvelles liaisons entre Québec et Toronto, le transporteur compte augmenter ses parts à 25 % d'ici 2005.

En février dernier, M. Leblanc annonçait que son entreprise avait fait l'acquisition de 18 avions Fokker 100. Ceux-ci sont présentement soumis à une vérification complète chez Nordtech Aérospatiale de Québec et seront mis en service progressivement. Ce type d'avion s'avère une option très intéressante pour des plus petits marchés comme Québec. Compte tenu du fait que la viabilité d'une liaison repose sur le taux d'occupation par vol, la rentabilité sera moins difficile à atteindre en utilisant des Fokker pouvant transporter 100 passagers qu'avec des MD 83 de 160 sièges.

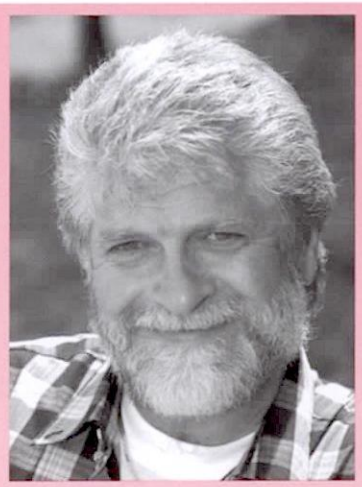
Évidemment que les récentes hausses du prix de l'essence ont des répercussions sur le coût des billets. « Chaque fois que le prix du pétrole augmente, on prend du recul. » affirme M. Leblanc. L'achat de carburant représente chez Jetsgo plus d'une centaine de millions de dollars annuellement.

Dulude, Taylor Inc.

409 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, Jacques Côté ou Gareth Knott qui se feront un plaisir de vous aider.



Issu d'une famille de chasseurs et de pêcheurs, **Norman Ouellette** a vite développé son goût pour le plein air et la nature sauvage. « Moi je suis un gars de bois. » nous disait-il fièrement. Durant son jeune âge, il ne manque pas une occasion d'accompagner son père en forêt. Après avoir appris de ce dernier, M. Ouellette devient guide de chasse et pêche, ce qui ravive davantage son goût et son désir d'en faire, un jour, son gagne-pain.

Son père, qui a été pilote pendant plus de 20 ans, a grandement contribué à nourrir et développer la passion de Norman pour le domaine de l'aviation. Il arrivait fréquemment qu'il accompagnait son père lorsqu'il effectuait des visites d'hydrobases et d'aéroports « Je me souviens avoir vu ma mère inscrire *Pilote en herbe* sur une photo alors que je n'avais que 2 ans. » Pour elle, l'avenir de son fils était tout tracé d'avance.

L'an 1972 marque véritablement le début de la carrière de M. Ouellette comme pilote de brousse alors qu'il est embauché par Air St-Agathe. Quelques mois seulement après ses débuts, il vole plusieurs types d'appareils, passant du Cessna au Beaver. Même s'il appréciait son travail au plus haut point, la volonté d'être à son compte et son rêve de posséder sa propre entreprise d'aviation de brousse ne cessent de s'accroître. C'est en 1975 que Norman Ouellette entreprend de réaliser son désir et un an plus tard il se porte acquéreur d'Air Tibériade avec des amis .

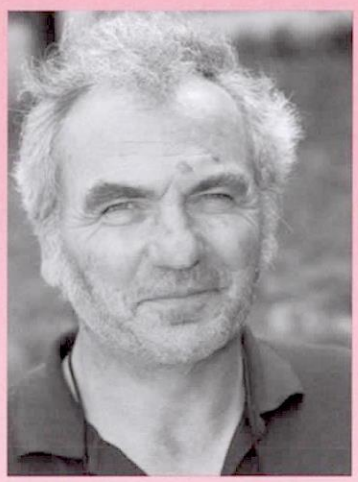
Dès lors, il concentre ses efforts à développer sa nouvelle acquisition. « Sans le travail soutenu et le dévouement de mes employés, jamais je n'aurais réussi à bâtir ce que j'ai aujourd'hui. On faisait tout nous-mêmes. » dit-il.

Dix ans passent et en 1985 Norman Ouellette rachète tous les actifs d'Air Tibériade et fonde Air Mont-Laurier. Depuis, l'entreprise a connu une progression constante, ce qui lui confère une réputation exceptionnelle dans le domaine de l'aviation de brousse partout au Canada et même aux États-Unis. Avec à son crédit 33 ans d'expérience et plus de 13 000 heures de vol, le président d'Air Mont-Laurier peut aujourd'hui prétendre avoir réalisé son rêve et surtout d'être allé jusqu'au bout de ses ambitions.

Épouse et fidèle compagne de Norman depuis 18 ans, **Danielle Renaud** occupe les fonctions de comptable chez Air Mont-Laurier. À savoir d'où lui est venu le goût pour l'aviation Mme Renaud répond candidement « Lorsque j'ai rencontré Norman, j'ai tout de suite embarqué dans l'aventure et l'adaptation a été relativement facile. »

Comme elle était à l'emploi d'une banque à Montréal, son expérience à manipuler efficacement les chiffres lui a permis de jouer un rôle important dans le développement d'Air Mont-Laurier. « Ce que j'aime particulièrement dans mon travail, c'est sentir l'effervescence qui règne chez le personnel et les clients lorsque nous démarrons nos opérations, à chaque printemps. » dit-elle.

Âgée aujourd'hui de 46 ans, cette Campivallensienne se dit très heureuse d'œuvrer dans un domaine qu'elle a appris à connaître et qu'elle apprécie chaque jour. La mère des deux enfants cadets de la famille Ouellette, Lenny 13 ans et Sandy 12 ans, précise qu'avec un peu de recul elle est très fière d'avoir pu conjuguer vie familiale et professionnelle.



En 1971, même s'il souhaite ardemment devenir un pilote, **Claude Hansen** débute sa carrière chez Laurentien Air Services à Ottawa comme apprenti technicien. Cinq ans plus tard, il obtient sa licence lui conférant le droit d'apposer sa signature sur des travaux de remise à neuf de moteur d'avion.

Entre-temps et n'oubliant pas son objectif premier, ce dernier complète une formation de pilote privé chez Ottawa Flying Club. Les années passent et en 1980, M. Hansen se retrouve à Calgary où il agira comme ingénieur pour quelques compagnies d'aviation et il en profite pour obtenir sa licence de pilote commercial.

De retour au Québec, Claude fait son entrée chez Air Mont-Laurier à titre de directeur de la maintenance. En scelle depuis maintenant 10 ans, M. Hansen se dit heureux de pratiquer son métier près de chez lui, puisqu'il est originaire de Maniwaki. Père de deux enfants, il se considère comme faisant partie de la famille de son employeur. « Pour moi les enfants de Norman sont comme les miens, je les ai vu grandir. » Dans ses temps libres, M. Hansen pratique la chasse et le piégeage.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Daniel Adams

Photographies :
Claude Mathieu
Studio Pub-Photo

Située au cœur des Laurentides au lac Tibériade à deux heures de Montréal, Air Mont-Laurier offre un accès privilégié à des territoires immenses et inexplorés.

Tissée à travers des liens familiaux inébranlables, Air Mont-Laurier occupe une place de choix parmi les grands pourvoyeurs et transporteurs aériens de brousse du Québec.

Fondée en 1976 et forte d'une réputation de 28 ans, l'entreprise a su, au fil des ans, se démarquer en offrant une gamme de services convoités allant des voyages de chasse et pêche en pourvoiries, en passant par le vol nolisé, les tours d'avion et le travail aérien.

Notre visite aux installations de M. Norman Ouellette, président, nous a permis de constater à quel point le souci du détail et le désir de satisfaire chaque client occupaient une place prédominante dans l'esprit de tous les membres du personnel d'Air Mont-Laurier.

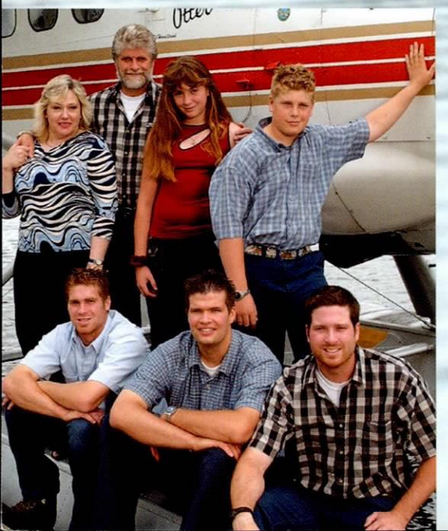
C'est en 1974, que tout a vraiment commencé pour l'actuel président d'Air Mont-Laurier. Suite à un concours de circonstances, Norman Ouellette, alors pilote pour Air St-Agathe, est cloué au sol en raison de conditions météorologiques défavorables dans la région du lac Tibériade, au sud de Mont-Laurier. À ce moment, il perçoit le potentiel immense de cet endroit magnifique offrant de nombreux avantages et constituant une porte d'entrée unique pour le Grand-Nord québécois. Alors, naît un rêve. !

Il travaille pendant un an chez Air Melançon puis, grâce à l'aide financière d'amis proches, il réalise son désir et fait l'acquisition d'Air Tibériade, propriété alors de M. Jean-Louis Allard. « Quand je suis arrivé ici, il n'y avait qu'un Cessna 185 et un bout de quai. » se rappelle-t-il.

Peu de temps après, c'est tout un processus de développement et de mise en valeur des installations qui s'amorce. D'abord Air Tibériade ajoute à sa flotte un Beaver, un autre Cessna et un Norseman. Dès lors, l'entreprise est sur sa lancée.

« Nous avons travaillé fort pour réussir à bâtir quelque chose de viable et tous les employés y ont mis les efforts nécessaires. Si Air Mont-Laurier est ce qu'elle est aujourd'hui c'est en grande partie grâce aux gens qui y ont travaillé. » de dire M. Ouellette. L'année 1985 marque réellement le début d'Air Mont-Laurier tel qu'on la connaît aujourd'hui.

De gauche à droite en commençant par la rangée du haut : Danielle Renaud, Norman, Sandy, Lenny, Andy, Jesse et Allan.



UNE HISTOIRE DE FAMILLE

« L'ajout de mes fils dans la compagnie m'a permis de retrouver un second souffle, précise le président d'Air Mont-Laurier. C'est valorisant pour un père de famille de pouvoir transmettre sa passion à ses enfants. »

Allan est le premier des quatre fils de Norman à joindre les rangs de la compagnie. À l'époque, M. Ouellette s'expliquait mal le désir de son garçon aîné de vouloir devenir pilote puisque son rêve était d'être policier. Ce qui était plus difficile à saisir dans le cas d'Allan est qu'il ne mettait plus les pieds à l'hydrobase depuis plusieurs années. Son père décide malgré tout de lui faire confiance et l'assiste dans ses démarches visant à réaliser son ambition d'être pilote, choix qu'il ne regrettera jamais. « C'est la meilleure décision que j'ai prise. » nous dit fièrement le paternel. Le plan de match était très clair, Allan avait deux mois pour compléter sa licence privée et son annotation sur flottes s'il ne voulait pas manquer la saison de chasse qui débutait à l'automne.

Jesse a été le deuxième à embarquer dans l'aventure. De son côté, l'annonce à son père de ses intentions d'être pilote a été moins surprenante, puisque des trois fils présentement au sein de la compagnie, Jesse était le plus destiné à faire carrière dans le domaine de l'aviation en raison de son intérêt et son implication au sein de l'entreprise familiale, et ce, depuis son tout jeune âge. Jesse Ouellette a joint l'équipe en 1997.

Finalement, l'année 1999 marque l'arrivée d'Andy, le numéro trois comme se plaît à le surnommer son père. Attiré par la comptabilité, il avait quand même le goût d'être pilote. La différence majeure dans son cas c'est qu'il a vraiment tâté le terrain dans un autre domaine, voulant être certain du choix qu'il allait faire pour son avenir. L'année qu'il a passé au Cégep de St-Jérôme lui a permis de comprendre où était véritablement sa place.

Enfin, le compte sera complet avec l'arrivée de Lenny qui débutera sa licence de pilote de loisir le jour de son quatorzième anniversaire, le 7 septembre prochain. Pour sa part, Sandy la seule fille du clan et la cadette de la famille n'aspire pas à voler un jour. Elle songe plutôt à une carrière dans l'enseignement. Toutefois, on lui délègue déjà certaines responsabilités au sein de l'entreprise.

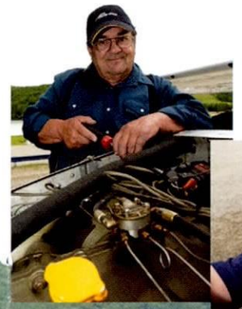
Lorsqu'on a demandé à Norman, comment les choses se seraient passées si sa progéniture ne s'était pas impliquée dans l'entreprise, il a simplement répondu : « Je serais sûrement resté dans ce domaine, mais la vie de famille aurait été certes beaucoup plus difficile. L'avantage pour moi est que même en travaillant je peux continuer à voir mes enfants. Très jeunes, ils m'ont suivi presque quotidiennement et partout. »

UN GRAND SENTIMENT D'APPARTENANCE

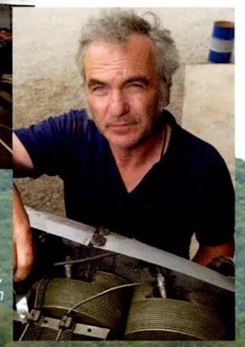
Avec les années, il s'est développé un fort sentiment d'appartenance au sein de tout le personnel d'Air Mont-Laurier. Chacun se comporte comme si c'était sa propre compagnie.

La grande complicité qui règne entre les employés est palpable. « Les clients le sentent lorsqu'ils viennent chez nous » précise l'épouse de Norman, Danielle Renaud.

Elle mentionnait que le fait que les garçons soient impliqués directement dans la bonne marche de l'entreprise amène chez eux une prise de conscience sur tous les petits détails qui font souvent, au bout du compte, une grande différence.



Gaston Tellier, mécanicien



Claude Hansen, chef mécanicien

DES SERVICES COMPLETS

Air Mont-Laurier offre une gamme de services variés et prisés des amateurs d'aventure. En plus d'être transporteur de brousse, l'entreprise est aussi pourvoyeur. Plusieurs types de forfaits de chasse et pêche sont offerts à des prix répondant à tous les budgets. Que ce soit pour la pêche au brochet, à la truite indigène ou encore au doré, Air Mont-Laurier possède des droits exclusifs sur un immense territoire donnant accès à plusieurs plans d'eaux où vous vivrez l'expérience de votre vie.

Les mordus de chasse à l'orignal ou à l'ours sont aussi très bien desservis. Le pourvoyeur offre des forfaits de groupe incluant le transport en hydravion, des chalets équipés, le tout sur une superficie de 20 territoires exclusifs où le succès de chasse est garanti à chaque saison. Depuis ses débuts, Air Mont-Laurier a su se diversifier afin de répondre à une clientèle qui n'a jamais cessé de croître. « Nos clients reviennent année après année et aiment le service que nous donnons. » précise M. Ouellette. « Les gens apprécient le confort et la commodité, mais pas à n'importe quel prix. » ajoute t-il.

Pour les clients désirant vivre tout simplement une expérience inoubliable en plein air , Air Mont-Laurier propose des excursions dans le Grand-Nord québécois ou dans la nature sauvage. En force depuis quelques années, ces types d'expéditions, avec le patron comme guide et pilote, connaît un succès grandissant.

DES INFRASTRUCTURES FONCTIONNELLES

Le président d'Air Mont-Laurier n'a pas lésiné sur les moyens pour mener à terme son projet. Avec les années, il a su se doter d'équipements et d'infrastructures modernes qui ont nécessité des investissements considérables.

Avec son hydrobase située au lac Tibériade, soit à environ 45 kilomètres au sud de Mont-Laurier, l'entreprise est facilement accessible. Son emplacement stratégique permet à sa clientèle de bénéficier d'un accès rapide à des territoires uniques et encore inexplorés. Sur place, des installations d'accueil très bien aménagées, un vaste stationnement, un hangar servant à la maintenance des avions et une zone d'embarquement comprenant quais et passerelles sont d'une propreté exemplaire. Ce qui nous frappe en arrivant sur les lieux c'est l'impression que rien n'a été négligé.

UNE FLOTTE POLYVALENTE

En plus du Cessna 185 que l'entreprise possédait à ses débuts, Air Mont-Laurier exploite aujourd'hui deux Beaver, un Otter et un Cessna 206. Avec une flotte diversifiée, Norman Ouellette précise être en mesure maintenant d'offrir des services adaptés aux besoins et aux budgets de ses clients. En 1995, la compagnie investissait plus de 500 000 $ dans la réparation et la remise à neuf de tous ses aéronefs.

BIEN CIBLER SA CLIENTÈLE

Dans le passé l'accès en forêt, particulièrement à des territoires éloignés, n'était possible qu'en hydravion. La construction de nombreuses routes forestières est venue considérablement brouiller les cartes pour les entrepreneurs en pourvoirie et le transport de brousse québécois. « Nos clients ont maintenant une alternative, certes moins rapide, mais ils ont quand même le dernier mot. » D'où l'importance pour Norman Ouellette de développer davantage de nouveaux secteurs de chasse et de pêche. Il en va de la survie de l'industrie croit-il. « Il faut être capable de desservir tous les types de clientèle plus ou moins

SE BATTRE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES

« J'ai été chanceux. J'ai connu l'abondance en forêt à l'époque où le Québec était un vaste tapis vert sans coupe de bois. Du gibier il y en avait partout. » nous dit Norman Ouellette qui aimerait bien que ses fils et ceux et celles qui le succéderont connaissent aussi les joies que procure une faune remplie de richesses et surtout respectée de l'homme.

À la tête de la Fédération des pourvoiries du Québec depuis maintenant cinq ans, M. Ouellette se dit persuadé que le processus n'est pas irréversible et qu'il est possible de sensibiliser les gouvernements et la population à un développement sain et durable de nos forêts.

Même s'il considère que bien du chemin a été parcouru, il n'en demeure pas moins que beaucoup de travail reste à accomplir. Selon lui, l'industrie devra faire preuve d'imagination et de détermination dorénavant. « La forêt a d'autres vocations que d'être coupée à blanc. » Le président d'Air Mont-Laurier est décidément un homme qui prend à cœur son environnement de travail.

Sortez des sentiers battus, envolez-vous... avec

Une histoire d'amour... et de sécurité

AIR MONT-LAURIER

Transport aérien en Beaver, Otter, Cessna 206 ou 185

pour vos voyages de plaisance (pêche, chasse ou plein air),

d'affaires et, encore plus...

(Quatre pourvoiries)

Lac du Mâle (Doré et brochet)
Tibériade (Doré, brochet, chasse à l'orignal et à l'ours)
Jesmer (Truite mouchetée, brochet, chasse à l'orignal et à l'ours)
Les As de Parent (Truite mouchetée, chasse à l'orignal et à l'ours)

Atelier d'entretien agréé (AMO 30-92) et remisage d'hydravions

Air Mont-Laurier
Case postale 58, 334 boul. F. Lafontaine, Ste-Véronique (Québec) J0W 1X0
Tél. : 819.275.2794 • Sans Frais : 1.877.875.2794 • Téléc. : 819.275.3991
info@airmontlaurier.com www.airmontlaurier.com

Lorsqu'on demande à **Gaston Tellier** comment il est arrivé chez Air Mont-Laurier, c'est d'un air amusé qu'il prend le temps de répondre : « Afin d'effectuer l'entretien de ses avions, Norman avait besoin de mes services pour une semaine... deux tout au plus. Dix-neuf ans plus tard, je suis encore là. J'ai vu grandir sa flotte d'hydravions et ses enfants aussi. Quelle aventure ! »

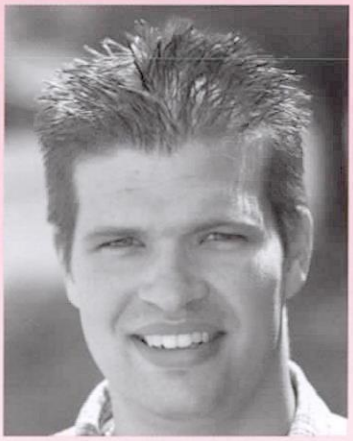
Son premier établi était une table de pique-nique sur lequel M. Tellier avait installé un étau. « Je travaillais dans le garage du bon dieu (dehors). Il n'a pas fallu bien du temps pour qu'on m'installe dans le spacieux hangar dans lequel je travaille encore aujourd'hui. Il ne me manque rien. » précise-t-il.

Gaston a débuté comme homme de quai chez Rodair en 1962 et il a vraiment commencé comme mécanicien d'entretien chez Air Brochu. Après un passage chez Cargair, il atterrit finalement chez Air Mont-Laurier en 1985. Il nous mentionne : « Je me suis installé à Ste-Véronique, j'ai marié une fille d'ici et nous sommes très heureux sur notre petite terre. »

À 64 ans bien sonnés la perspective d'une retraite le tente mais, comment s'éloigner des avions et des gens qu'il a côtoyés pendant plus de 40 ans ?

Même s'il a passé une grande partie de son adolescence à suivre son père, Norman, et l'un de ses frères, Allan, le goût d'être pilote ne s'est pas précisé aussi rapidement qu'on pourrait le penser pour Andy. Attiré par l'administration des affaires et les chiffres, à l'hiver 1999-2000 il s'inscrit en comptabilité au Cégep de St-Jérôme. Après une année, son choix de carrière se précise et il entreprend un programme intensif visant l'obtention de sa licence de pilote privé qu'il complétera trois mois plus tard chez Aéro Loisir de la Macaza.

Au printemps 2001, il termine sa licence commerciale chez Cargair à Mascouche. L'été suivant marque ses débuts chez Air Mont-Laurier. Il précise aujourd'hui qu'il a fait le bon choix. Même si **Andy Ouellette** se plaît énormément dans son travail, il mentionne qu'un jour il voudrait bien compléter une formation en comptabilité. Avec en poche un peu plus de 2 000 heures de vol, il ne fait aucun doute qu'à 22 ans Andy fait partie de la relève familiale qui prendra le flambeau d'ici quelques années.



« Moi c'était écrit dans le ciel que je serais pilote. » À 13 ans, **Jesse Ouellette** prenait déjà part aux opérations quotidiennes de l'entreprise. Il préparait les avions pour les pilotes avant chaque envolée en s'assurant que le plein d'essence avait été fait et que tout était prêt pour le départ. Jamais il n'a douté du métier qu'il pratiquerait un jour. À 16 ans, soit à l'âge minimum permis, Jesse entreprend sa licence de pilote privé à St-Jean-sur-le-Lac, près de Mont-Laurier et il termine cette formation chez Aéro Loisir de la Macaza. Ensuite, il complète son brevet professionnel chez Cargair à Mascouche.

Parallèlement à sa formation de pilote qu'il suivait durant les fins de semaine, Jesse obtient son diplôme d'études secondaires et un d'études professionnelles en mécanique diesel.

Il cumule actuellement près de 3 800 heures de vol sur flotteurs. Avec ses frères, il voit chez Air Mont-Laurier une chance unique de prendre la relève. À 24 ans, Jesse Ouellette désire éventuellement entreprendre une formation comme technicien d'entretien et il aimerait bien un jour piloter un CL-415.

À 26 ans, **Allan Ouellette** est l'aîné de la famille. Avec ses 4 700 heures de vol bien comptées, celui qui a pavé la voie à ses frères, est pilote depuis neuf années au sein de l'entreprise familiale.

Au départ, Allan n'avait peu ou pas d'intérêt à travailler dans le domaine de l'aviation. Dès la jeune adolescence, son ambition première était de devenir policier. Mais avec les années et voyant la passion de son père pour son métier, il fait son choix et annonce à son paternel qu'il veut devenir un pilote. La réaction de celui-ci a été immédiate : « C'est non Allan, tu n'as jamais été intéressé par l'aviation. » lui dit-il.

Finalement, après maintes discussions le plus vieux des fils a gain de cause et après avoir complété sa formation de pilote, il rejoint les rangs d'Air Mont-Laurier en 1995. Puis en 2000, question de découvrir d'autres facettes de l'aviation, Allan a complété sa formation multi IFR chez Cargair à Mascouche.

Père d'un jeune garçon de 16 mois, Josh, Allan est fiancé à Caroline Dufour, une native de Montréal.

LA RÉINTÉGRATION D'UN EMPLOYÉ CONGÉDIÉ SANS CAUSE ? PAS TOUJOURS !

Par Me Lukasz Granosik,
Oglivy Renault, (514) 847-4996

Lorsqu'un tribunal est saisi d'une plainte pour congédiement sans cause juste et suffisante, et qu'il conclut que l'employeur a eu tort de congédier un employé, plusieurs redressements peuvent être ordonnés. Qu'il s'agisse des rapports collectifs du travail, où l'arbitre de grief a compétence, ou des rapports individuels, où c'est plutôt l'arbitre nommé en vertu de l'article 240 du Code canadien du travail qui est saisi de la plainte, la plupart du temps la conclusion automatique et naturelle est la réintégration de la personne congédiée injustement dans ses anciennes fonctions auprès du même employeur. Bien qu'il s'agisse d'une solution tout à fait acceptable sur le plan juridique, la réintégration d'un employé peut avoir un impact néfaste sur les relations interpersonnelles, l'atmosphère au travail ou le sort des personnes qui ont décidé du congédiement dans l'organisation (sans parler de leurs conseillers juridiques).

Récemment, la Cour suprême du Canada, dans le dossier *Lethbridge Community College,* a eu à se pencher sur la légalité de la décision d'un conseil d'arbitrage qui, dans un cas de congédiement sans cause juste a condamné l'employeur à payer une indemnité de fin d'emploi. L'employeur avait congédié son employée pour rendement insatisfaisant et incompétence. Bien que le conseil d'arbitrage ait conclu que l'employeur n'avait pas démontré qu'il avait fait des efforts raisonnables pour affecter l'employée à un autre poste et qu'il ne l'avait pas informée de la gravité de la situation concernant son rendement inadéquat, il n'a pas ordonné la réintégration de la plaignante mais a opté pour la condamnation de l'employeur à verser des dommages-intérêts. Tant le syndicat que l'employée ont attaqué cette décision en révision judiciaire en exigeant la réintégration pure et simple. La cour supérieure albertaine a rejeté la requête en révision judiciaire, notamment au motif que l'employée avait accepté le paiement des dommages-intérêts octroyés par le conseil d'arbitrage. La Cour d'appel d'Alberta a, au contraire, cassé la décision du conseil d'arbitrage en disant que ce dernier ne pouvait pas s'écarter de l'ordonnance habituelle, soit la réintégration, puisqu'il n'y avait pas dans ce dossier de circonstances exceptionnelles qui auraient pu justifier une conclusion autre qu'une ordonnance de retour au travail de l'employée congédiée de façon injuste.

La Cour suprême du Canada a analysé les dispositions sous-jacentes à la décision du conseil d'arbitrage, soit le Code du travail de l'Alberta ainsi que la convention collective applicable. Elle a conclu que le conseil d'arbitrage avait de très larges pouvoirs lui permettant d'ordonner des réparations adaptées aux circonstances particulières des litiges dont il est saisi. De plus, le but de l'arbitrage des griefs est d'assurer un règlement rapide, définitif et exécutoire des litiges, ce qui confirme un vaste pouvoir de réparation qui ne doit pas être entravé par les cours supérieures. Ainsi, il est faux de prétendre, selon la Cour suprême du Canada, qu'en cas de conduite involontaire, telle l'incompétence d'un employé, le seul remède possible soit la réintégration. En effet, cet examen étroit et mécanique de la conduite de l'employé et du pouvoir de l'arbitre contredit la volonté du législateur de donner au conseil d'arbitrage les pouvoirs les plus vastes afin de répondre adéquatement à une multitude de situations dans lesquelles évoluent les employés et employeurs. De plus, la différence entre une conduite volontaire justifiant des mesures disciplinaires et une conduite involontaire justifiant des mesures administratives de la part d'un employeur est quelque peu artificielle, puisque le fait pour un employé de ne pas s'acquitter de ses obligations et de répondre aux attentes raisonnables de l'employeur, que ce soit en raison d'une conduite volontaire ou d'un rendement insuffisant, perturbe dans les deux cas la relation employeur-employé. Bien qu'une conduite répréhensible soit davantage susceptible d'empoisonner le climat de travail qu'une conduite qualifiée de non-répréhensible, telle l'incompétence, il faut répondre aux conséquences de la conduite et non à sa qualification au niveau de la réparation à imposer. Pour que l'arbitrage soit efficace, utile et contraignant, il doit apporter des solutions durables et pratiques. Or, les conseils d'arbitrage intervenant en première ligne dans les conflits en milieu de travail sont les mieux placés pour soupeser les faits, apprécier la situation et ordonner des redressements.

En appliquant ces principes aux faits de la cause, la Cour suprême du Canada a conclu que le conseil d'arbitrage a eu raison de tenir compte de toutes les circonstances, dont la difficulté de réaffecter la plaignante ainsi que la probabilité que la réintégration ne fasse que reporter la problématique. Ainsi, selon la Cour, le conseil d'arbitrage a eu raison de se questionner sur la viabilité de la relation employeur-employé en cas d'une réintégration. En général, lorsqu'il y a eu violation des droits reconnus par la convention collective, la réintégration est ordonnée et cette règle ne devrait être dérogée que dans les cas où les conclusions du conseil d'arbitrage permettent de douter de la viabilité de cette relation. Un tribunal, tel un conseil d'arbitrage saisi d'un grief, peut, à cet égard, tenir compte de toutes les circonstances pertinentes pour apporter une solution durable et définitive. En conséquence, selon la Cour, le conseil d'arbitrage, en substituant à la réintégration une indemnité salariale, n'a pas agi de façon déraisonnable et cette conclusion a donc été maintenue.

Cette décision de la Cour suprême du Canada sera sans doute suivie par le tribunal d'arbitrage, tant dans les rapports collectifs que dans les rapports individuels du travail. Ainsi, en cas de plainte pour congédiement sans cause juste et suffisante, les employeurs auront la possibilité, une fois l'absence de cause juste et suffisante établie, de plaider dans un second temps, que la réintégration n'est pas la bonne solution permettant de régler le litige de façon définitive. Ce jugement permettra aussi, probablement, de régler davantage de congédiements hors-cour, dans la mesure où les employés sauront que le retour au travail auprès de l'employeur, même s'ils ont été congédiés sans cause juste et suffisante, n'est plus un dénouement automatique mais dépendra plutôt de l'exercice de la discrétion du conseil d'arbitrage.

CAE PERD UN IMPORTANT CONTRAT

L'entreprise montréalaise CAE, qui se spécialise dans la fabrication de simulateur de vol haute technologie, s'explique encore mal ce qui a poussé la Défense nationale canadienne à octroyer, au printemps dernier, un important contrat de 240 M $ au consortium américain L-3 Communications. Par cette entente, la Défense a octroyé l'exécution du programme de mise à niveau des moyens de formation des pilotes de CF-18.

Aussi invraisemblable que cela puisse paraître, CAE offrait un produit beaucoup moins coûteux et tout aussi performant. Même si les délais de livraison étaient plus longs, la société de Montréal respectait tous les échéanciers.

Un analyste financier de la firme Dundee Securities, M. Richard Stone, affirmait dans le journal La Presse du 12 mars dernier qu'il s'agissait d'un choix pour le moins bizarre qu'a fait la Défense nationale.

Il est d'avis que si aucune entreprise canadienne n'avait été en liste pour l'obtention du contrat, la décision aurait été justifiée, mais dans ce cas-ci, c'est tout à fait le contraire puisque CAE en plus d'être canadien est aussi le numéro 1 mondial dans le domaine.

Toujours selon M. Stone, la politique aurait joué un rôle déterminant dans l'octroi de ce contrat, car l'actuel président et chef de la direction de CAE, M. Derek H. Burney, a déjà été associé au Parti conservateur du Canada comme chef de cabinet du premier ministre sous la gouverne de M. Brian Mulroney.

Comme la direction de CAE savait avant même que la décision soit rendue que le contrat lui échapperait, les dirigeants de la société ont choisi de publier un communiqué ce qui n'a pas tardé à faire réagir les marchés boursiers à la baisse alors que l'action perdait 33 cents.

Durant les derniers mois, CAE a supprimé environ 500 emplois, principalement dans la région de Montréal. L'obtention de ce contrat aurait permis de conserver les emplois de 50 à 70 travailleurs.

Depuis plusieurs années, CAE occupe une place dominante sur le marché européen. Cependant, il semble beaucoup plus difficile de percer aux États-Unis, les règles du jeu étant très différentes, particulièrement dans le domaine militaire.

Par ailleurs, le 15 juin dernier CAE a annoncé la nomination de Robert E. Brown au poste de président et chef de la direction. Il succèdera à Derek H. Burney aussitôt après la tenue de l'assemblée générale annuelle du 11 août.

M. Brown préside actuellement le conseil d'administration d'Air Canada et est l'ex-président et chef de la direction de Bombardier.

AU SERVICE DE L'AVIATION DEPUIS 1964

ESSAIS NON DESTRUCTIFS

Execaire propose à l'industrie de l'aviation des services d'inspections et d'essais non destructifs personnalisés, inégalés et disponibles 24 heures par jour à Montréal ou à tout autre endroit, car notre équipement est transportable.

- RAYON X
- COURANT DE FOUCAULT
- ULTRASONS
- CONTRÔLE MAGNÉTOSCOPIQUE
- RESSUAGE (CONTRÔLE PAR LIQUIDE PÉNÉTRANT)
- ENDOSCOPIE

VOS AVIONS SONT NOTRE PRIORITÉ !

10 225 avenue Ryan, Aéroport international de Montréal
Dorval (Québec) H9P 1A2
www.innotech-execaire.com NDT@innotech-execaire.com
Tél. : (514) 636-7070 - Téléc. : (514) 420-2948
GARY SMITH, directeur des essais non destructifs

EXECAIRE INC. : AMO 1-68

Le RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE DE L'AQTA
fait maintenant bénéficier au-delà de 400 assurés.
Seulement avec deux employés vous pouvez y adhérer.

Vérifiez
les frais des plus compétitifs
et la qualité du service !

Le NOUVEAU RÉGIME DE RETRAITE DE L'AQTA
vous permet de faire des économies substantielles
comparativement à un régime conventionnel.

Offrez
un avantage concurrentiel
à votre personnel !

Contactez nos représentants

1-888-207-6666

Paul Simpson
Conseiller en assurance et rentes collectives
psimpson@groupexcel.com

Gilles Chiasson, a.s.a.
Actuaire et conseiller en assurance et rentes collectives
gchiasson@groupexcel.com

QUOI DE NEUF?

Lightning P-38

À l'occasion d'un important rassemblement qui s'est déroulé en avril dernier à Bouches-du-Rhône en France, de nombreuses pièces de l'appareil Lightning P-38 piloté par **Antoine de Saint-Exupéry** ont été exposées.

Plusieurs experts et historiens s'entendent pour dire que la découverte des restes de l'avion représente un événement important et permettra enfin de connaître les causes exactes qui ont mené à la disparition de l'auteur du Petit Prince.

Toutefois, la famille d'Antoine de Saint-Exupéry a boycotté la présentation des vestiges de l'avion du célèbre écrivain-pilote français. Les héritiers ont manifesté leur désaccord contre toutes recherches systématiques de l'épave, considérant qu'elle constituait la sépulture de l'aviateur. Pour eux, ce lieu est et doit demeurer sacré.

Rappelons que le commandant Antoine de Saint-Exupéry, 44 ans, avait décollé de l'aérodrome de Borgo en Corse dans le but de faire des photos pour le compte des alliés au-dessus des Alpes entre Grenoble et Lyon. Son aéronef avait été porté disparu le 31 juillet 1944. Un plongeur français, M. Luc Vanrell, a localisé l'épave du P-38 au large de Marseille en mai 2000.

Un bon ami de votre rédacteur, **Hugues Langlois,** qui est un pilote originaire de Sept-Îles et à l'emploi d'Air Transat depuis 10 ans, a pris une année sabbatique. Loin de lui l'idée de rester à la maison pour autant, depuis janvier dernier il relève un nouveau défi en étant gestionnaire des opérations chez **Québecair Express.**

Hugues apporte avec lui un bagage d'expérience des ligues majeures qui profitera sans aucun doute à l'équipe du transporteur régional qui a connu sa part de difficultés au cours de la dernière année. Un défi de taille qui le gardera fort occupé.

American Airlines admettait dernièrement avoir transmis des données confidentielles sur ses passagers. Le plus gros transporteur aux États-Unis avoue avoir divulgué des données sur des passagers à quatre cabinets de recherche en concurrence pour l'obtention d'importants contrats.

Après JetBlue, Northwest et Airline Automation, American Airlines était la quatrième compagnie à faire l'objet d'une enquête de la sorte.

Le 9 juin dernier, M. Edouard Gaillat, président d'Eurocopter Canada, a remis les clefs d'un nouvel hélicoptère EC 130 à M. Barry O'Brien, directeur général des services d'aviation pour le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario.

Photo Eurocopter : EC 130

Le gouvernement ontarien souhaitait acquérir un hélicoptère lui permettant d'effectuer l'attaque initiale lors d'un feu de forêt et le EC 130 a répondu à tous leurs critères de sélection. Il a particulièrement impressionné par sa grande carlingue qui permet une bonne visibilité et son rotor de queue très silencieux.

Outre l'attaque des feux, le EC 130 sera également utilisé pour la protection de la faune, l'ensemencement des lacs et des rivières, la surveillance aérienne ainsi que la détection et gestion des feux de forêt.

M. Michel Nadeau, président, et **Mme Liliane Poirier,** directrice de la maintenance, d'**Aéro Performance Moteur,** sont fiers d'annoncer une nouvelle acquisition. L'entreprise vient de se doter d'une machine verticale à rectification croisée / honage / rodage CV-616. Avec celle-ci, il est possible de redimensionner les cylindres des moteurs de 65 HP à 550 HP (turbo) dans la même journée, ce qui leur permet donc d'améliorer leur service clés en main ainsi que le prix, car il n'y a pas de frais de transport pour les cylindres.

La CV-616

Un petit avion qui volait trop bas près du ranch texan du président **Georges W. Bush** a été intercepté par deux chasseurs américains. Sans préciser la distance exacte séparant l'aéronef de la propriété présidentielle, la porte-parole des services secrets, Mme Ann Roman, a mentionné que l'avion se trouvait dans un périmètre interdit. Le pilote qui a été contraint de se poser rapidement à San Marcos, au Texas, a été interrogé et relâché par la suite. Toujours selon Mme Roman, des violations du périmètre de sécurité sont fréquentes.

Le ministre des Transports du Canada, M. Tony Valéri, annonçait en mai dernier la nomination de **M. Baljinder S. Gill** à titre de membre de **l'Office des transports du Canada.**

M. Gill a une expérience de plus de 15 ans dans le domaine du transport ayant occupé les postes d'agent principal de planification des installations, de gestionnaire de la section des évaluations environnementales du Programme de protection des eaux navigables et de chef des Services techniques et soutien à la planification des installations maritimes.

L'Aéroport de Gaspé possède, depuis la fin du printemps dernier, un véhicule d'intervention pour aéronef en état d'urgence. La nouvelle acquisition a été rendue possible grâce au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires mis en place par le gouvernement du Canada. Le député de Bonaventure–Gaspé–Îles-de-la-Madeleine–Pabok à l'époque, M. Georges Farrah, s'est dit très satisfait précisant que l'Aéroport de Gaspé constituait une plaque tournante pour la région et qu'il pourra continuer d'offrir des services de transport aérien sécuritaires et fiables aux gens de la collectivité.

Le transporteur québécois **Pascan Aviation** fêtait récemment son 5e anniversaire. Hé oui, déjà une demi-décennie pour l'équipe de Pascan et son fondateur M. Serge Charron. Depuis son ouverture en 1999, le transporteur a connu une progression constante et offre aujourd'hui des liaisons quotidiennes sur l'ensemble du territoire québécois à bord d'aéronefs Pilatus PC-12.

Avec son siège social situé à Québec et sa base secondaire de St-Hubert, Pascan a su se tailler une place de choix parmi les leaders du transport aérien régional. Bravo à toute l'équipe de Pascan !

Photo : Pascan Aviation

Aéroport de Montréal (ADM) dévoilait, en mai dernier, ses résultats d'exploitation consolidés pour le premier trimestre de 2004. Ces données sont accompagnées de statistiques sur le trafic passagers et les mouvements aériens aux aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel.

Ce qui ressort du bilan est une augmentation du trafic passagers de 15 % et une hausse de 17 % de l'excédent avant intérêt, impôt et amortissement. Au cours de cette période, ADM a poursuivi la réalisation du programme d'expansion de l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Les travaux ont porté principalement sur le nouveau complexe des arrivées internationales. Au total, c'est plus de 29 M $ qui ont été investis par la société dans divers projets de modernisation et amélioration des infrastructures.

Le gouvernement du Canada modifiait récemment son **Règlement sur les systèmes informatisés de réservation pour le transport aérien.**

Les changements permettent d'aborder les préoccupations de tous les secteurs de l'industrie du transport aérien par l'établissement d'un juste équilibre au sein de l'industrie en laissant une plus grande place aux forces du marché.

À titre d'exemple, les transporteurs aériens ne seront plus tenus de participer à tous les systèmes informatisés de réservation en exploitation au Canada. Ils pourront ainsi décider de la meilleure façon de vendre et distribuer leurs services.

Pratt & Whitney Canada (P&WC) a réussi, en avril dernier, le premier tour de banc de son nouveau moteur PW610F destiné à l'Éclipse 500, biréacteur très léger d'Éclipse Aviation Corporation.

Plus petit membre de la récente famille de moteurs de P&WC, celle des PW600, le PW610F a développé sa poussée nominale au décollage de 4 KN cinq heures seulement après le début du test.

Ce premier tour de banc d'un PW610F à la pleine poussée de décollage constitue un jalon important de cet excitant programme de développement, de dire le président de P&WC, M. Alain M. Bellemare. Le PW610F respecte son calendrier; les essais en vol sont fixés au mois d'août prochain et les livraisons des premiers prototypes à Éclipse devraient s'amorcer au début décembre.

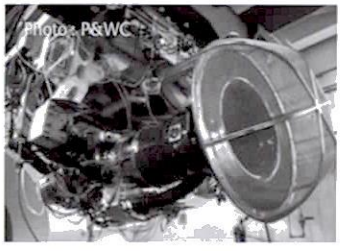


Photo : P&WC

NAV CANADA a rendu public ses résultats financiers pour son deuxième trimestre se terminant le 29 février 2004. Ses recettes se chiffrent à 229 M $ comparativement à 206 M $ pour la même période l'an dernier et ses dépenses totales d'exploitation s'élevaient à 188 M $ avant la stabilisation des tarifs alors qu'elles se chiffraient à 209 M $ en 2003. Cette diminution est surtout attribuable à une créance douteuse de 23 M $ provenant d'Air Canada enregistrée au cours de l'exercice précédent. Tandis que l'augmentation des revenus est principalement attribuable à une hausse des redevances et du trafic aérien, qui a été plus élevé de 3,2 %, si l'on compare à l'année dernière.

Malgré ses résultats des plus satisfaisants, le 12 mai dernier NAV CANADA a annoncé qu'elle souhaitait augmenter ses redevances de 8,1 % en moyenne. Si cette proposition passe l'étape de la mise en œuvre, les redevances commenceraient à entrer en vigueur le 1er septembre 2004.

QUOI DE NEUF?

Photo Q400 : Bombardier

Bombardier Aéronautique annonçait, au printemps dernier, la signature d'une entente avec ANA, All Nippon Airways de Tokyo, pour la livraison de quatre appareils Q-400 de 74 passagers.

La société japonaise verra donc sa flotte d'avions régionaux passée à 12 aéronefs. Rappelons qu'ANA avait placé une première commande de quatre Q-400 en octobre 2002. Les avions seront exploités par Nippon Network, un transporteur régional du groupe ANA.

NSE Aéro Amérique du Nord Inc. (NSE ANA) s'implante sur le site de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Détenue par NSE Holding de France, cette société est spécialisée dans le câblage et l'intégration. Elle prend part dans la fabrication de faisceaux, de harnais électriques et le câblage de boîtiers ou d'armoires électriques pour les domaines aéronautique, militaire ou industriel; dans l'installation d'équipements avioniques et électriques pour des modifications avion sur des chantiers clients et dans l'intégration d'une offre complète centrée sur le câblage électrique.

Fondé à Nizerolles en 1983, le Groupe NSE (pour Nizerolles Systèmes Electroniques) emploie 600 personnes, est présent dans 8 pays d'Europe, du Canada ainsi qu'à Taïwan et réalise un chiffre d'affaires de plus de 65 millions de dollars canadiens.

En cette fin d'année scolaire et selon son habitude, le **Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)** et ses partenaires industriels ont souligné le travail assidu des étudiants et étudiantes du CQFA par l'octroi de bourses, en argent ou sous forme de stages de formation.

Dans la section hydravion, Vojtech Vychytil s'est mérité le Prix d'excellence attribué par la compagnie Air Saguenay ainsi que le Trophée Pilote de brousse de l'AQTA.

Dans la section hélicoptère, Olivier Roy-Bouchard a reçu le Prix d'excellence des assurances Willis. Dans la section multimoteur aux instruments (pilotage de ligne), quatre Bourses Bombardier de formation complète sur Régional Jet CRJ ont été offertes à Tamara Bissonnette, Nicolas Côté, Jason Lachapelle et Charles-André Rodrigue.

De plus, Aéropro a recruté Ian Beauchemin pour être employé dès cet été à la détection des feux de forêts sur Cessna 337. Ce dernier s'est également mérité le prix du leadership attribué par l'Association des anciens et anciennes du CQFA.

Pour sa part, David Jean a obtenu le Prix Air Canada et la Bourse « Survie en forêt » attribuée par la compagnie Kanuk. Nicolas Thuillier s'est mérité le Prix d'excellence Hauts-Monts et Christophe Sibuet-Watters la Bourse Facteurs humains attribuée par la compagnie Aero Innovation.

M. Éric St-Georges a reçu le premier Prix Edward/Jerrard d'*Air Canada Pilots Association*, Philippe Perron s'est mérité le deuxième Prix et Thierry Levasseur le troisième Prix Edward/Jerrard de *Air Canada Pilot Association*.

Enfin, Jason Lachappelle a obtenu la Bourse de la Fondation Roméo-Vachon. Félicitations à tous les récipiendaires !

Après plus de quatre décennies de service, le légendaire **Labrador,** utilisé principalement dans le cadre d'opérations de recherche et sauvetage par les Forces canadiennes, a officiellement été retiré pour être remplacé par les CH 149 Cormorant. Pour souligner la carrière du Labrador, le 424e Escadron de transport et sauvetage organisait, les 25 et 26 juin derniers, une cérémonie nationale à la 8e Escadre de Trenton. Les Forces utilisent le Labrador depuis 1963 autant pour le transport de troupes que l'approvisionnement et les opérations de recherche et sauvetage. La transition entre le Labrador et le Cormorant est déjà commencée. Ce dernier est actuellement utilisé à Comox, Gander et Greenwood.

Photo Labrador : Défense nationale

DC COMMUNICATIONS
DANIEL ADAMS ENR
Journaliste professionnel membre de la FPJQ
Télé – Radio – journaux – revues spécialisées
Conférence de presse, soirée particulière, gala..
(418) 840-2332 ou (418)571-6336

HeathAir
INTERNATIONAL (1991) INC.
Non-destructive testing services
Derek Heath
President
681 Lepine Ave.,
Dorval, Qué. H9P 1G3
Tel.: (514) 636-1000
Fax: (514) 636-0031

La multinationale **Boeing** rendait public la signature d'une importante entente relativement à la vente de six Boeing 717 au transporteur AirTran Airways, pour une valeur totale de 225 millions $. La première livraison est prévue en 2005.

Photo : Boeing

Dans l'édition de son bulletin du 14 juin 2004, le **Conseil des aéroports du Québec (CAQ)** mentionnait, par le biais de son président, monsieur Jacques Poulin, l'embauche d'un premier directeur général. Il s'agit de **M. Jacques-Daniel Pelletier** figure bien connue du monde aéroportuaire canadien, qui occupait jusqu'à récemment les fonctions de vice-président de l'exploitation pour Aéroport de Québec inc.

Le CAQ est une association relativement jeune visant principalement à regrouper les exploitants d'aéroports du Québec par un réseau d'échanges d'information et de mise en commun des services et à représenter les intérêts de ses membres auprès des organismes de réglementation.

L'AQTA souhaite bonne chance à M. Pelletier et au CAQ dans l'atteinte de leurs objectifs.

La compagnie aérienne américaine **Spirit Airlines** a signé un contrat prévoyant l'achat, en propre et en crédit-bail, de 35 Airbus pour une valeur totale de 2 milliards $ en plus d'une option sur 60 autres appareils.

Le transporteur, qui a vu le jour en 1990, est basé à Fort Lauderdale en Floride et a l'intention de doubler sa flotte dans les prochaines années tout en retirant du service ses 32 anciens avions MD-80 qui seront remplacés par de nouveaux appareils monocouloirs A321 et A319 livrés en 2005.

Le gouvernement de l'Irlande du Nord était fier d'annoncer l'octroi à **Bombardier** d'une subvention de 21,6 millions $ CAN pour donner un coup de pouce au financement d'une usine à Belfast, où seront conçues et fabriquées des composantes de deux nouveaux avions d'affaires. Le projet permettra de créer et maintenir quelque 370 emplois. Précisons que Bombardier a investi plus de 79 millions $ dans le développement de ces deux nouveaux appareils.

Le groupe **CAE** dont le siège social est situé à Montréal obtenait, en avril dernier, un important contrat d'une valeur de 19 millions $ pour la réalisation du premier simulateur de vol du nouvel appareil long-courrier 777-300 de Boeing.

CAE a obtenu ce contrat de EVA Air, deuxième plus important transporteur de Taiwan, qui vient d'annoncer l'achat de huit avions 777-300 pour 1,5 milliard $ US.

Ces appareils utilisés notamment pour des liaisons entre les villes asiatiques et américaines, pourront transporter jusqu'à 400 passagers et franchir 11 000 kilomètres, une distance jusqu'ici infranchissable sans escale.

Avec l'obtention de ce contrat, CAE termine son année financière en ayant remporté 84 % des commandes de simulateurs de vol dans le monde.

À compter de la mi-juillet, **Jetsgo** innovera en offrant à ses passagers le premier système autonome et portable au monde de vidéo sur demande, le digEplayer™.

La préprogrammation de ce système compte plus de 20 films, des comédies de situation, des dessins animés, des vidéos et des choix musicaux. Les films, en anglais et en français, seront disponibles un mois avant leur arrivée dans les magasins de location. Le contenu sera renouvelé tous les 60 jours. Entre autres, les studios de Warner Bros. et 20th Century Fox ont signé une entente de fourniture de contenu avec APS de Tacoma, Washington, avec laquelle Jetsgo a signé une entente d'exclusivité pour les transporteurs canadiens.

Le transporteur offrira d'abord une quarantaine d'unités sur les vols d'une durée de trois heures ou plus lesquelles seront en location au coût de 10 $.

Le digEplayer™ a la même taille et poids qu'un lecteur portable de type DVD. Chaque unité est dotée d'un disque dur de 40 gigaoctets et utilise la plus récente technologie.

RÉVISION
RÉPARATION
VENTE
ÉCHANGE

AERONEUF
INSTRUMENTS LTÉE./LTD

OVERHAUL
REPAIR
SALES
EXCHANGE

POUR TOUS VOS BESOINS EN INSTRUMENTATION
FOR ALL YOUR INSTRUMENT NEEDS

2080, AV. CHARTIER, DORVAL, Qc, H9P 1H2 * TÉLÉPHONE (514) 631-2173 * TÉLÉCOPIEUR (514) 631-3339

VENEZ NOUS VISITER SUR INTERNET **www.aeroneuf.com** COME VISIT US ON THE WEB

QUOI DE NEUF?

Photo : Défense nationale

Comme le progrès n'arrête jamais, la **Défense nationale** faisait l'acquisition, en mai, d'un mini-engin télépiloté Silver Fox fabriqué par *Advanced Ceramics Research* de Tucson en Arizona.

Les Forces canadiennes, par l'intermédiaire de son Centre d'expérimentation situé en Ontario, se sont penchées sur l'utilisation des engins télépilotés afin de remédier à une lacune de capacité reconnue dans les secteurs du renseignement, de la surveillance de la reconnaissance (RSR) ainsi que du commandement et contrôle. Le coût de cette nouvelle acquisition s'élève à plus de 640 000 $.

NordTech Aérospatiale de Québec annonçait, au printemps dernier, qu'elle venait de décrocher un important contrat pour la vérification et l'entretien de la flotte d'une vingtaine d'appareils Boeing 727 du transporteur Kitty Hawk Cargo, basé en Indiana. Cette nouvelle entente porte à 200 le nombre de vérifications qui seront effectuées chez NordTech Aérospatiale au cours des cinq prochaines années. Selon le type d'avion, il en coûte entre 200 000 $ et 800 000 $ pour réaliser ce travail.

Comme une bonne nouvelle vient jamais seule, l'entreprise de Québec a aussi obtenu la confiance du transporteur canadien Jetsgo qui lui a confié la vérification de ses 18 Fokker 100. NordTech procure actuellement du travail à 200 personnes.

La société **Airbus** annonçait récemment que les tests effectués sur le moteur Rolls-Royce destiné au A380 avaient été très concluants. Le Trent 900 a réussi à passer la première étape de certification, soit un vol de 3 h 40 m. Une trentaine de vols sont prévus au programme, pour un total d'environ 50 à 60 h.

Le centre de formation **Pro Aviation** de Québec offrira sous peu un service de nolisement d'avions. Pour débuter ses d'opérations, l'entreprise prévoit, si ce n'est déjà fait, se porter acquéreur d'un Piper Navajo Chieftain.

Pour information ou réservation, communiquer au 872-0206.

Le 19 avril dernier, le ministre de la Santé et des Services sociaux, M. Philippe Couillard, et la présidente du Conseil du trésor et ministre responsable de l'Administration gouvernementale, Mme Monique Jérôme-Forget, ont annoncé une amélioration importante du service de navette médicale aérienne dans les régions du Québec.

Au terme d'un appel d'offres public, le Service aérien gouvernemental (SAG) a accordé à **Propair inc.** un contrat de 1,3 M $ pour une période de deux ans. Le transporteur effectuera, deux jours par semaine, un service de navette médicale aérienne dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec.

Ainsi, trois jours par semaine la navette médicale du SAG, effectuée par un Dash 8-200, est maintenant dédiée exclusivement à la desserte des régions de la Côte-Nord et de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine.

Rappelons qu'auparavant, ce service était offert à raison de trois jours à toutes les deux semaines dans chacun de ces deux secteurs de la province.

Le 20 juillet 1969 a marqué un grand pas dans le milieu aérospatial. Voici 35 ans, l'américain **Neil Armstrong** a été le premier homme à marcher sur la Lune.

Depuis avril dernier, M. **Louis Deveault** est le nouveau vice-président de la maintenance chez **Montreal Jet Center** (MJET) de Dorval. Nul doute que les clients de MJET seront heureux de profiter des qualifications et des vingt ans d'expérience de M. Deveault dans le domaine.

De plus, cette société spécialisée dans la rénovation, la modification et l'entretien complet d'aéronef, a également nommé **M. Chris Curley** en tant que directeur des ventes.

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
airpraisal@tigidoo.com www.airpraisal.com

- Propriétaire - Acheteur - Vendeur - Banque - Compagnie prêteuse -

L'évaluation d'un aéronef est un élément essentiel pour toutes décisions de financement ou d'investissement.

Contactez-nous des maintenant pour avoir le juste prix !

QUOI DE NEUF?

Le 15 avril dernier lors de son assemblée générale annuelle, **NAV CANADA** a annoncé la nomination de **R.A. (Sandy) Morrison** à la présidence de son Conseil d'administration. Ce dernier remplace Louis R. Comeau, qui s'est retiré après avoir servi à ce titre depuis novembre 1997.

Photo : NAV CANADA

M. Morrison possède plus de 35 ans d'expérience dans le domaine de l'industrie du transport aérien. Il a occupé récemment le poste de vice-président, Relations gouvernementales et services de communication intégrés chez Air Canada. Il a aussi agi comme membre et président du Conseil d'administration de l'Association du transport aérien du Canada et comme membre du Conseil d'administration de NAV CANADA depuis 1995.

M. Morrison a acquis également une vaste expérience dans les secteurs publics et privés. Il a été président et chef de la direction de l'Association des brasseurs du Canada, vice-président chez *H.B. Nickerson and Sons,* et cadre supérieur à la Corporation de développement des investissements du Canada.

À cette même assemblée, NAV CANADA a également présenté trois nouveaux membres de son Conseil, soit **Nicholas Geer**, de Vancouver (C.-B.); **Denis Losier**, de Moncton (N.-B.) et **Roy P. Rideout**, de Bedford (N.-É.).

C'est avec regret que nous avons appris le décès de **Mme Lucienne Bélisle-Melançon** survenu le 3 juillet dernier. Cette dernière a été le bras droit de son mari, Réal, pendant vingt ans chez Air Melançon, soit de 1968 à 1988.

Outre son époux, elle laisse dans le deuil des figures bien connues du milieu de l'aviation de brousse qui ont pris la relève chez Air Melançon, soit sa fille Francine et son gendre Gary Milot ainsi que ses fils Pierre et Daniel. Nos plus sincères condoléances aux personnes éprouvées.

Le 24 juin dernier, l'Aéroport de Saint-Georges a été le théâtre d'un important festival aérien. **Aérofête de Beauce,** qui a connu un vif succès, était organisé par le Club aéronautique de Beauce qui regroupe des centaines de bénévoles et amateurs d'aviation.

Les milliers de spectateurs ont pu admirer les prouesses des populaires Snowbirds. De plus, la performance de l'équipe de parachutistes canadiens, les Skyhawks, n'est pas passée sous silence. Les organisateurs avaient réservé une belle surprise aux amateurs avec le spectacle d'un F-18. Une démonstration d'un CL 415 a clôturé l'Aérofête.

AÉRO PERFORMANCE MOTEUR INC.

3300, chemin de l'Aéroport
Trois-Rivières (Québec) G9A 5E1

Téléphone : (819) 377-4387
Télécopieur : (819) 377-0822

michel.nadeau@tr.cgocable.ca
www.nadeauairservice.com

18 ANS D'EXPÉRIENCE À VOTRE SERVICE !

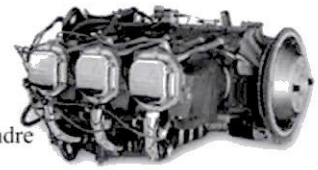
Michel Nadeau, président
Liliane Poirier, dir. de maintenance (mécanicienne et pilote)

SERVICE « CLÉS EN MAIN »
À PRIX COMPÉTITIFS

Nous démontons, remettons à neuf et réinstallons les moteurs d'avions et d'hélicoptères.

REMISE À NEUF

- Moteurs d'avions et d'hélicoptères 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



Décidément, ça joue du coude chez les gros transporteurs aériens canadiens. Accusé d'avoir consulté un site Internet privé dans lequel figuraient des données sur le trafic-passagers d'Air Canada, **WestJet** répliquait, le 29 juin dernier, en déposant une contre-poursuite prétextant à son tour que la société avait obtenu illégalement des informations financières confidentielles de l'un de ses dirigeants. À suivre...

Le groupe d'action pour le développement et le maintien de liaisons aériennes à Québec confirmait récemment l'ajout de vols supplémentaires à partir de l'Aéroport international Jean-Lesage. Dans un premier temps, **Jetsgo** a commencé ses activités le 25 juin dernier en offrant des envolées Québec-Toronto cinq fois par semaine.

De plus, le transporteur **Northwest**, qui connaît du succès en sol québécois, vient d'annoncer l'addition d'un troisième vol quotidien, le dimanche, permettant ainsi d'assurer une liaison supplémentaire entre Québec et Détroit. Du même coup, les efforts soutenus de l'Office du tourisme du Québec semblent avoir donné des résultats.

M. Pierre Labrie, directeur général de l'organisme, annonçait fièrement que la région de Québec avait séduit les Mexicains qui en ont fait leur destination vacances par excellence pour la présente saison estivale. Ainsi deux voyagistes, **Ofertas Touristicas** et **Onvisa,** prévoient organiser 11 séjours dans la Capitale nationale au courant de l'été.

› Bienvenue sur les ailes d'Air Transat

Les vacances sont des moments précieux de la vie. Chez Air Transat, nous l'avons compris. C'est pourquoi nous nous appliquons chaque jour à offrir des vacances de qualité, et ce dans 27 pays à travers le monde. Grâce à notre flotte d'avions modernes, nous offrons plus de vols directs et de destinations vacances que tout autre transporteur canadien. Composée d'Airbus A330 et A310, elle nous permet d'offrir sur tous les vols notre service de classe *Club* ☆ récemment bonifié et amélioré. Notez également que dès novembre 2004, tous les départs et arrivées se feront de l'aéroport Montréal-Trudeau.

Pour des vacances réussies, consultez notre horaire de vols en ligne au www.airtransat.com.

air transat
air vacances

Les renseignements ci-contre peuvent faire l'objet de changements sans préavis. Air Transat est membre de Transat A.T. inc.