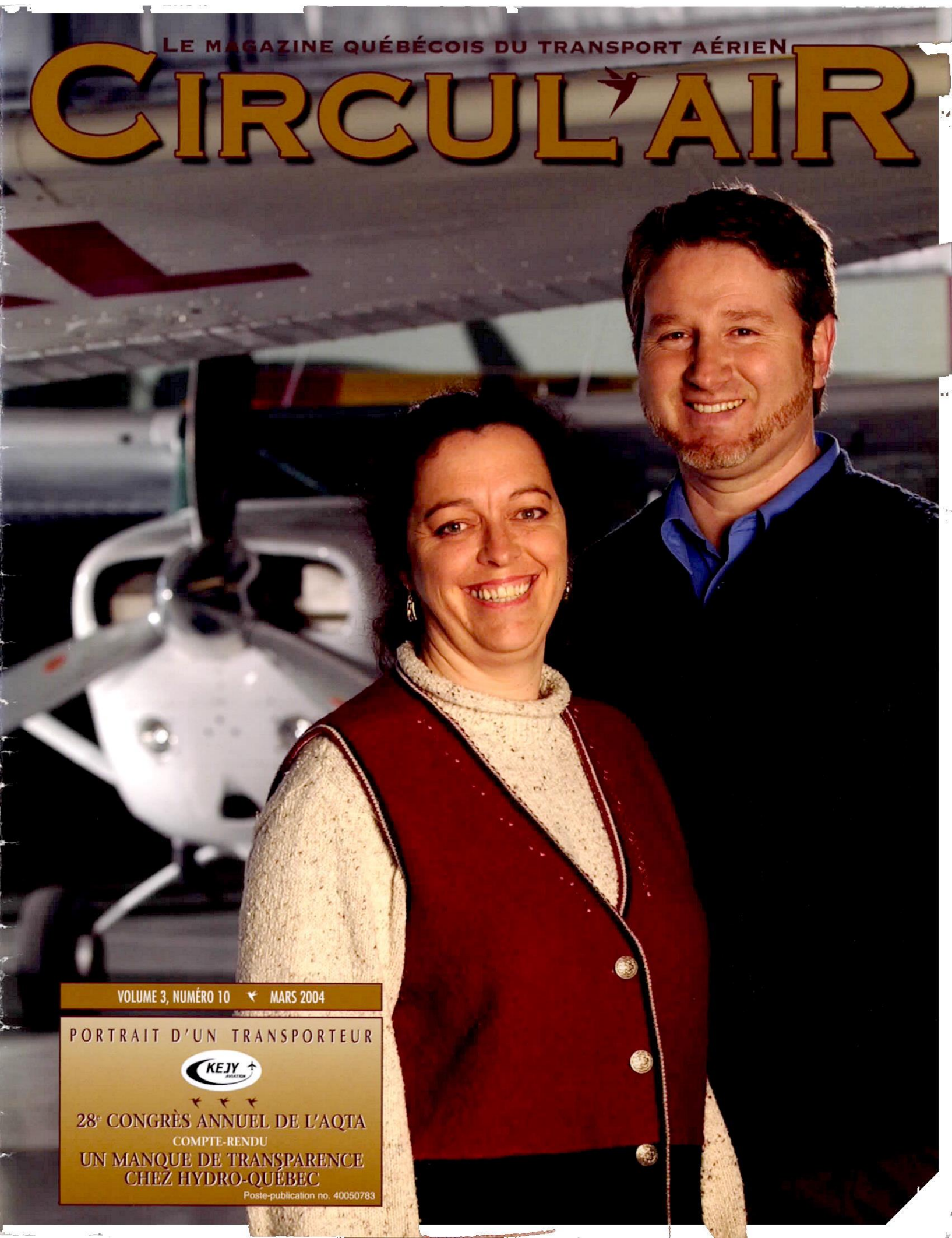
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 3, NUMÉRO 10 MARS 2004

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

KEJY AVIATION

28e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

COMPTE-RENDU

UN MANQUE DE TRANSPARENCE CHEZ HYDRO-QUÉBEC

Poste-publication no. 40050783

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

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

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 !

Élect-Avi ltée
Avionique

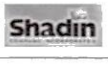
611, 6e Avenue
Sainte-Foy (Qc)
Aéroport Int'l Jean Lesage
G2G 2T4
Tél.: (418) **872-6547**
Fax : (418) **872-3784**
support@elect-avi.ca

À votre service depuis 1976
Notre priorité : la satisfaction de nos clients

- *Vente, réparation, certification, **et installation d'équipement d'avionique***
- **Nouveau :** certification altimètre certification transpondeur mode S (printemps 2004)
- Obtener une certification d'ELT gratuite avec tout achat de 250 $ et plus*

* Réparation, pièces non incluses et certaines autres conditions s'appliquent (prend fin le 1er sept 2004)

Distributeur autorisé des produits suivants :



SOMMAIRE

CIRCUL'AIR
Le magazine québécois du transport aérien

Notre couverture :
De KEJY Aviation
Mme Jacinthe Desert, présidente
et M. Remy Desert, vice-président

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

CIRCUL'AIR, VOLUME 3, NUMÉRO 10

ÉDITORIAL 4 UN MANQUE DE TRANSPARENCE CHEZ HYDRO-QUÉBEC

ACTUALITÉ 5 TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL, VAL-AIR DÉPOSE LES ARMES

AIR LABRABOR AGRANDIT SON RÉSEAU

LE 600, 6e AVENUE

AQTA 6 COTISATION 2004-2005

PROGRAMME DES COURS DE PILOTAGE 2004 DES CADETS DE L'AVIATION

LA MODERNISATION DES SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS AU QUÉBEC PASSE PAR UN PARTENARIAT

7 HÉLICOPTÈRES, PROGRAMME DE FORMATION SPÉCIFIQUE

HÉLICOPTÈRES, MARCHANDISES DANGEREUSES

MOT DU PRÉSIDENT 8 AÉRO ASSURANCE, PHASE I-LE PARTENARIAT

NOUVEAUX MEMBRES 9

RAC ✶ COIN CVR

28e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA 18 À 22 ATELIERS, CONFÉRENCE, RENCONTRES, PRÉSENTATIONS ET ÉLECTIONS

23 PRIX DE PRÉSENCE

24 - 25 QUOI DE NEUF CHEZ LES EXPOSANTS

RENCONTRE 10 AVEC ROBERT PICHÉ

QUOI DE NEUF ? 11 - 26 - 27

DROIT 12 LA CONDAMNATION CRIMINELLE ET LES MESURES DISCIPLINAIRES

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR 13 À 16 KEJY AVIATION

PORTRAIT DES GENS 17

ÉDITORIAL

UN MANQUE DE TRANSPARENCE CHEZ HYDRO-QUÉBEC

JOHN McKENNA
Président-directeur général
de l'AQTA

Le 26 février dernier, Hydro-Québec a octroyé un important contrat à un exploitant d'hélicoptères de la Colombie-Britannique et ce, en outrepassant le processus normal d'appel d'offres public. Prétextant un échéancier restrictif imposé par sa direction, la société d'État a négocié directement avec un fournisseur privilégié au lieu de traiter tous ses fournisseurs comme de réels partenaires économiques.

La direction de l'AQTA ne s'explique pas pourquoi Hydro-Québec refuse de se doter de politiques limpides et au-delà de tout soupçon. Son statut privilégié de société d'État devrait l'inciter à prendre des mesures accrues afin d'assurer une transparence à toute épreuve aux yeux de ses clients et fournisseurs.

Aujourd'hui, toutes les actions des gouvernements, organismes publics et sociétés d'État sont connues instantanément et peu de décisions sont à l'abri de l'analyse critique des observateurs. Hydro-Québec se doit donc d'accepter les délais que demande une procédure transparente et extrêmement rigoureuse d'octroi de contrats. L'intolérance récente que la population a manifestée envers les écarts d'éthique de nos dirigeants publics devrait motiver une application plus stricte de ses politiques, voire même d'un resserrement dans certains cas.

Bien entendu, la société d'État peut exiger de ses transporteurs les plus hauts standards de qualité, de sécurité et de professionnalisme; elle en a même le devoir envers ses employés. Nul ne conteste ce fait et l'AQTA ne remet aucunement en cause le dévouement et les compétences des intervenants avec lesquels ses membres traitent quotidiennement.

Mais, pourquoi à chaque mois la direction de l'Association doit-elle demander aux représentants d'Hydro-Québec des explications quant à des contrats qui ont échappé à la procédure normale d'appels d'offres ? La société d'État répond trop souvent avoir procédé par « Appel de proposition avec fournisseur unique » ; une formule qui laisse une impression d'astuce administrative, mais tellement plus acceptable à leurs yeux que d'avouer tout simplement qu'elle contourne le système à sa convenance.

Avec l'arrivée du concept de « gouvernement en ligne » et la facilité accrue des communications entre clients et fournisseurs, Hydro-Québec ne peut plus se réfugier derrière des arguments d'urgence des besoins. De toute façon, son processus décisionnel pour ses grands projets doit remonter jusqu'à son conseil d'administration, ce qui prend déjà des mois.

De plus, sans nécessairement remettre en cause les analyses techniques d'évaluation des projets, nous ne comprenons pas pourquoi Hydro-Québec refuse de consulter ses fournisseurs lorsqu'elle détermine ses besoins en matière de transport aérien. Les exploitants pourraient apporter un point de vue pratique et différent, donnant un véritable sens au concept de partenariat économique. Se terrer derrière un processus permettant de contourner les règles habituelles d'attribution de contrats est inadmissible de la part d'une société au service de la population. Cet écart de conduite s'avère particulièrement troublant lorsqu'il avantage une firme concurrente aux transporteurs aériens québécois.

Hydro-Québec doit absolument adopter les mêmes politiques d'octroi de contrats que celles dictées par le Conseil du trésor. Quoique nullement infaillibles, ces dernières établissent toutefois clairement un protocole qui impose des balises restrictives aux fonctionnaires dans leurs pratiques administratives. Les retards additionnels que pourraient occasionner de telles politiques ne compromettraient aucunement les imposants travaux d'Hydro-Québec. Qui sait même, ainsi les gestionnaires impliqués pourraient comprendre que le monopole de cette société se limite à la production d'électricité et non pas à toutes les expertises nécessaires à l'accomplissement de ses grandes œuvres.

TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL, VAL-AIR DÉPOSE LES ARMES

Trois mois à peine après avoir lancé ses activités, le transporteur régional Val Air, a cessé définitivement ses opérations le 24 février dernier. Le siège social de cette entreprise était situé à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Fondée par M. Gilles Filiatreault et un groupe d'investisseurs privés, Val Air offrait, depuis novembre dernier, trois liaisons quotidiennes au départ de Québec vers Montréal, Rouyn-Noranda et Val-d'Or avec un aéronef de type Dash 8 pouvant accueillir 37 passagers. Dans son plan d'expansion, le transporteur prévoyait offrir 16 liaisons, posséder une flotte de 14 avions et procurer du travail à près de 400 personnes.

Même si M. Filiatreault n'a pas expliqué les raisons qui ont motivé la fermeture de Val Air, tout porte à croire qu'un manque de liquidité serait à l'origine de cette décision.

AIR LABRABOR AGRANDIT SON RÉSEAU

Le 10 mars dernier, Air Labrador a annoncé l'ajout de nouveaux services à son réseau. Ce transporteur établi depuis 56 ans et membre du Pike Groupe offrira, à partir du 5 avril 2004, des liaisons entre Québec et Sept-Iles vers Wabush et Goose Bay, au Labrador, et d'autres villes de Terre-Neuve.

À cet effet, l'entreprise a fait l'acquisition d'un deuxième Dash 8 lequel sera basé à Québec et s'ajoutera à sa flotte qui compte deux Beech 1900D, un Beech 1900C, un Cessna Caravan, quatre Twin Otter et un Turbo Otter.

Ces nouveaux services ne sont que le début d'un plan d'expansion d'Air Labrador qui souhaite devenir un joueur important dans le transport aérien pour l'est du Canada tout en développant l'Aéroport de Québec à titre de plaque tournante majeure pour l'ensemble de son réseau. Outre au Labrador et à Terre-Neuve, Air Labrador dessert déjà plusieurs villes de la Basse-Côte-Nord.

M. Gilles Filiatreault agira à titre de directeur général pour l'ensemble du réseau d'Air Labrador dont la base d'opération de Québec sera composée de plus de 20 personnes.

Propriété à 100 % de la famille Pike depuis 1983, le siège social d'Air Labrador est situé à St-John, Terre-Neuve.

Pour réservation ou information 1-800-563-3042 ou www.airlabrador.com

LE 600, 6e Avenue

COTISATION 2004-2005

Lors de la réunion du 16 janvier dernier, les membres du conseil d'administration de l'AQTA ont adopté une résolution à l'effet de ne pas augmenter les cotisations des membres actifs pour la période du 1er avril 2004 au 31 mars 2005. Ils demeureront donc les mêmes que pour l'année précédente.

Les membres ont aussi autorisé le président-directeur général de l'AQTA, M. John McKenna, à revoir la grille complète des cotisations des membres de toutes les catégories en vue de lui soumettre des recommandations pour la prochaine année financière de l'Association.

PROGRAMME DES COURS DE PILOTAGE 2004 DES CADETS DE L'AVIATION

Encore cette année, la direction de l'AQTA a représenté ses membres pour le Programme des cours de pilote des cadets de l'aviation. La Défense nationale allouera, en 2004, une somme de 7 448 $ par élève. Il s'agit d'une augmentation de 8,4 % comparativement à l'année dernière. Au total, 57 cadets seront formés par quatre écoles de pilotage québécoises, soit Exact Air de St-Honoré, Laurentides Aviation de Les Cèdres, Nadeau Air Service de Trois-Rivières et Pro Aviation de Québec.

Par ailleurs, nous sommes fiers d'annoncer qu'avec un résultat de 95 % à l'examen écrit de pilote privé, un cadet formé par une école de pilotage québécoise a obtenu la deuxième position parmi tous les cadets de l'air du Canada. Fait également notable, en 2002 et 2003, deux différentes écoles de pilotage du Québec se sont également hissées parmi les trois premières écoles au Canada.

LA MODERNISATION DES SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS AU QUÉBEC PASSE PAR UN PARTENARIAT

C'est un élément critique pour l'industrie privée, une solution qui s'impose pour les finances publiques et un dossier prioritaire pour l'AQTA.

Selon le gouvernement libéral, l'avenir du Québec passe par la modernisation de l'État. D'après les membres de l'AQTA, cette démarche doit nécessairement inclure la remise en question des activités du Service aérien gouvernemental (SAQ). Telle a été l'opinion qu'ils ont exprimée lors de leur 28e Congrès annuel.

La direction de l'Association a donc présenté un mémoire, le 25 février dernier, à la présidente du Conseil du trésor, Mme Monique Jérôme-Forget. Ce document répond aux cinq questions que se pose le premier ministre concernant les services offerts par l'État.

Ce programme ou organisme répond-il toujours à une mission de l'État ? D'enlever du travail à l'industrie privée qui dispose de toute la compétence et la volonté nécessaire pour faire ce travail, n'est pas et n'aura jamais été une mission de l'État.

Atteint-il ses objectifs ? Le SAG remplit le mandat que l'État lui a donné, nul ne le conteste. Toutefois, rien n'oblige le gouvernement à livrer lui-même les services que la population est en droit d'attendre.

Pourrait-on l'offrir autrement et à moindre coût en préservant la qualité des services aux citoyens ? Oui, l'industrie privée peut combler ce besoin et certainement à moindre coût. Par ailleurs, présentement le SAG n'hésite pas à faire appel aux transporteurs aériens québécois pour l'aider à remplir son mandat. C'est certainement là une marque de reconnaissance quant à la qualité de leur service.

Quelle est la meilleure instance pour en assumer la prestation ? et *A-t-on les moyens d'en assumer les coûts ou faut-il en revoir la portée ?* Un partenariat entre l'État et l'industrie privée est essentiel au maintien des services de qualité. L'État doit assurer la continuité, mais ne doit pas assumer seul cette responsabilité. Le secteur privé, de son côté, ne demande pas mieux qu'être appelé à remplir le rôle pour lequel il a développé une expertise et assumer des risques financiers importants.

NOUVEAUX MEMBRES ASSOCIÉS

Centre d'expertises en technologies (CET)
210 rue de Montarville, suite 3005
Boucherville (Québec) J6B 6T3
Tél.: (450) 655-6141
Téléc.: (450) 655-5926
info@cetechnologies
www.cetechnologies.com
Yves Paradis, président

Depuis 1999, le Centre d'expertises en technologies (CET) est au service de l'industrie aéronautique pour lui offrir une gamme de produits et services professionnels tels que certifications canadienne et américaine (LSTC, STC et TSO); services de DAR (structure et avionique); importation d'aéronef; prototypage, dessins « Autocad », rédaction scientifique pour crédits d'impôts et/ou demande de subventions.

Le CET a développé un savoir-faire à valeur ajoutée, et ses excellentes relations avec les diverses instances gouvernementales assurent l'obtention de résultats optimaux dans vos opérations et vos investissements. Son expertise complémentaire et multidisciplinaire permet également de répondre aux besoins de diverses industries tant aéronautiques que manufacturières.

HUB International
110 rue Crémazie Ouest, 8e étage
Montréal (Québec) H2P 1B9
Tél.: (800) 561-2137
Téléc.: (514) 850-4382
dwsmith@martin-assurance.com
Derek W. Smith, vice-président

HUB International est un courtier en assurance générale à l'échelle nord américaine. Leur bureau de Montréal dispose maintenant d'un service entièrement dédié à l'assurance aviation. Le service est leur fierté !

RAC COIN

En vigueur depuis le 1er septembre 2003, le règlement sur les enregistreurs de la parole dans les postes de pilotage **(CVR)** fait toujours l'objet d'opposition de la part des membres visés de l'AQTA dont certains considèrent même d'avoir recours à la justice pour le contester.

M. Michel Gaudreau, directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires, nous a fait parvenir, le 26 janvier 2004, des précisions visant à clarifier les exigences selon lesquelles les exploitants régis par la sous-partie 703 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) doivent munir leurs aéronefs d'un CVR.

Pour résumer, le paragraphe 605.33(2) du RAC stipule qu'un CVR doit être installé à bord de tout aéronef multimoteur à turbomoteur dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus, lorsque deux pilotes sont requis en vertu de la partie VII du RAC. L'article 703.86 du RAC précise qu'il doit y avoir deux pilotes à bord lorsque l'aéronef est utilisé selon les règles de vol aux instruments (IFR), à moins que l'exploitant aérien ait reçu l'autorisation d'effectuer des vols IFR avec un seul pilote.

Lorsque le deuxième pilote à bord agit en qualité de membre d'équipage de conduite, il doit satisfaire à toutes les exigences relatives à la formation et aux licences. Seuls les pilotes dûment qualifiés sur type, conformément au programme de formation approuvé de l'exploitant aérien et en vertu de la sous-partie applicable, peuvent s'acquitter des tâches d'un membre d'équipage de conduite.

Par conséquent, lorsque le deuxième pilote est désigné membre d'équipage de conduite par l'exploitant, l'aéronef doit être équipé d'un CVR. Le fait d'avoir une autorisation pour effectuer des vols IFR avec un seul pilote n'exempte pas l'exploitant de l'application des exigences relatives au CVR lorsqu'il y a deux membres d'équipage de conduite en service à bord de l'aéronef. Un représentant de Transports Canada communiquera avec les exploitants aériens concernés pour fixer le délai dans lequel ils devront se conformer à ce règlement.

Ce changement réglementaire entraîne une dépense de plusieurs dizaines de milliers de dollars par aéronef en terme d'équipement, d'installation et de certification. C'est pourquoi le Centre d'expertises en technologies Inc. (CET) étudie la possibilité d'un partage des coûts entre les membres de l'Association qui doivent s'y conformer. En gros, le CET négocierait un seul prix pour l'ensemble du projet et par la suite chaque exploitant serait facturé équitablement. Afin d'expliquer plus en détail cette proposition et aussi vérifier l'intérêt d'adhérer à un tel programme, Mme Diane Perron, directrice du développement des affaires pour le CET, contactera les entreprises visées d'ici peu.

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.

Pour souligner l'anniversaire des cent ans de l'aviation, un groupe de bénévoles de Québec, Aviation 1903-2003 CYQB, avaient organisé en novembre dernier, une soirée conférence afin de souligner l'événement.

Cent vingt amateurs d'aviation s'étaient donné rendez-vous aux Ailes québécoises situées sur le site de l'Aéroport de Québec. Le commandant Robert Piché était le conférencier invité de cette rencontre. Pendant plus de deux heures, il a raconté en détail le fil des événements du vol 236. Quelques minutes avant le début de la conférence, Circul'Air l'a rencontré et il a bien voulu nous livrer ses impressions.

Le soir du 23 août 2001, le commandant Robert Piché, qui s'affairait à préparer son vol vers l'Espagne, était loin de se douter de ce qui l'attendait. Ce qui s'annonçait comme un vol sans histoire est vite devenu une situation d'urgence exceptionnelle. Toutefois, le sang-froid de tous les membres d'équipage a permis que cet incident ne se transforme en une des pires tragédies aériennes de toute l'histoire de l'aviation moderne.

Encore épris par les événements, survenus il y a maintenant plus de deux ans, le commandant Robert Piché précise que l'incident impliquant le vol 236 d'Air Transat restera à jamais gravé dans sa mémoire. « Cet événement a été très difficile à vivre pour tous les membres d'équipage et les passagers. Plusieurs ont été sous le choc et d'autres le sont encore. » La seule façon pour lui d'arriver à extérioriser les émotions difficiles qu'il a vécues est d'en parler ouvertement. Le fait de prononcer régulièrement des conférences et de répondre aux questions des gens l'aide à faire le vide.

Une chance sur ...

Les probabilités de perdre deux moteurs en vol au beau milieu de l'océan Atlantique, à bord d'un avion considéré comme l'un des plus sophistiqués au monde, sont de trois chances sur sept milliards. Inutile de dire qu'en s'apercevant de la situation critique dans laquelle il se trouvait, Robert Piché a vite oublié cette statistique. « Après avoir pris connaissance de ce qui venait de se produire, j'étais comme en état de choc, par la suite tout s'est enclenché et c'est le côté responsable du commandant de bord qui a pris le dessus sur mes émotions. »

Le commandant Robert Piché et Daniel Adams, rédacteur du Circul'Air

Un travail d'équipe

« Je ne louangerai jamais assez le travail de mon premier officier. Aussi paradoxale que cela puisse paraître sa job était de ne rien faire, je ne sais pas ce que j'aurais fait si j'avais été à sa place, il a fallu qu'il me fasse confiance et c'est ce qu'il a fait. »

Robert Piché souligne fièrement le travail des membres d'équipage. « Malgré une situation extrêmement difficile à vivre émotionnellement, chacun avait un travail à faire et tous l'on fait au meilleur de leurs compétences. » Le commandant Piché ajoute que le professionnalisme et le sang froid démontrés par les membres du personnel ont permis d'éviter la tragédie. M. Piché précise qu'Air Transat a également très bien réagi dans les heures et les jours qui suivirent l'incident. « L'entreprise a pris ses responsabilités en gérant la situation du mieux qu'elle le pouvait. »

La rançon de la gloire

À peine revenu au pays, cinq jours après l'incident, Robert Piché apprend que son passé fera la première page de La Presse et Le Journal de Montréal.

« J'ai su la veille, le jeudi à 17 h, que mes antécédents d'incarcération seraient dévoilés au grand jour. Inutile de vous dire que j'ai pas beaucoup dormi. Ce n'était pas pour moi que je m'en faisais, mais davantage pour ma femme, mes enfants et ma famille. Aujourd'hui c'est de l'histoire ancienne, j'ai obtenu mon pardon et ma connerie est effacée. » Cependant, le commandant Piché précise que son réflexe de survie développé durant son séjour en prison lui a probablement permis, malgré la gravité de la situation, de vaincre sa peur et de poser le vol 236 aux Açores. « Je ne veux pas dire qu'il faut faire du temps pour accomplir un exploit quelques années plus tard, mais je suis certain qu'il y a un parallèle entre les deux contextes. »

Me remettre en question ? Jamais

Bien des pilotes auraient remis leur carrière en jeux après avoir traversé une situation d'urgence aussi exceptionnelle. L'être humain étant ce qu'il est, un événement de la sorte laisse des traces. À savoir si un sentiment semblable lui a effleuré l'esprit, Robert Piché mentionne qu'il ne s'est jamais posé la question. « J'ai encore la passion de l'aviation et pour réussir dans les années où j'ai commencé il fallait s'accrocher. »

L'avenir vu par Robert Piché

Rejetant du revers de la main le titre d'expert dans le domaine, le commandant Piché a quand même voulu y aller d'un pronostic pour les années à venir. « Par expérience l'aviation fonctionne par cycle, à ma connaissance c'est le pire depuis les vingt dernières années. Le mieux qu'il puisse arriver est que le vent tourne et que l'industrie remonte la pente. C'est pas facile mais d'ici un an ou deux les choses vont s'améliorer, j'en suis convaincu. »

À tous nos lecteurs, veuillez prendre note que depuis le 1er janvier 2004 **le Magazine Circul'Air a un nouvel éditeur, soit M. John McKenna.** Ce dernier est friand de « Quoi de neuf ! » alors ne vous gênez pas pour lui faire part de vos succès commerciaux, de l'acquisition de nouveaux aéronefs, des performances de votre équipe, etc. Vous pouvez le contacter au (418) 871-4635 ou encore à l'adresse john.mckenna@aqta.org

Un pilote de Virgin Atlantic a été arrêté, le 19 décembre dernier en soirée à Washington. L'homme a été inculpé alors qu'il s'apprêtait à prendre les commandes d'un appareil en étant **sous l'influence de l'alcool.** C'est ce qu'a précisé un porte-parole du transporteur britannique. Le commandant Richard Harwell, 55 ans, un américain vivant en Grande-Bretagne, devait piloter un avion avec à son bord 383 passagers assurant une liaison entre Washington et Heathrow.

Le pilote a été interpellé après que des employés de l'aéroport eurent constaté une forte haleine d'alcool lors d'un contrôle de sécurité. Évidemment tout le monde chez Virgin Atlantic a été surpris et aussi choqué. Il s'agit d'un événement sans précédent en 20 ans d'existence de la compagnie. Comme la politique de l'entreprise en matière d'alcool et de drogues est tolérance zéro, Richard Harwell a été suspendu et placé sous garde à vue. Une enquête interne a été ouverte.

Bell Helicopter Textron anticipe une augmentation de la demande pour ses appareils, et ce, pour la prochaine année. Ce sont les livraisons aux clients américains qui sont en nette progression. En 2003 le fabricant a assemblé une centaine d'hélicoptères à ses installations de Mirabel. Pour 2004, l'entreprise devrait mettre sur le marché environ 120 aérodynes. Il s'agit d'une percée majeure puisque mondialement les ventes annuelles se situent à 400 hélicoptères.

Bell Helicopter procure du travail à 1500 personnes. En période de pointe, l'entreprise compte près de 2000 salariés. Évidemment l'obtention du contrat fédéral pour la livraison de 28 appareils Cormoran qui viendront remplacer les vieux SeaKing, permet de fonder beaucoup d'espoir. Un contrat évalué à 2 milliards de $.

Les dernières festivités de Noël auraient pu prendre une tournure dramatique en Italie alors que **les services du renseignement italien** du gouvernement ont réussi à déjouer **un complot terroriste visant un avion détourné qui aurait frappé le Vatican.**

C'est grâce à l'obtention d'informations précises reçues quelques semaines auparavant que le gouvernement Italien a pu intervenir et contrer le projet d'attentat. Le premier ministre, M. Silvio Berlusconi, n'a pas voulu commenter davantage mais n'a pas démenti la nouvelle.

M. Ken Wilson de Wilson Aircraft est fier d'annoncer qu'un nouvel ensemble, le APE III, est maintenant disponible sur le marché pour améliorer le poids à l'atterrissage des Caravan sur roues.

Muni d'un ensemble **APE III,** un avion peut atterrir avec 500 livres supplémentaires de cargaison ou de carburant. Ainsi, la nouvelle masse à l'atterrissage du Grand Caravan est augmentée à 9 000 livres et celle du Caravan 675 sur roues à 8360 lbs. Cet ensemble d'Aero Acoustics Inc. utilise de nouveaux essieux qui n'ont aucune limite de cycle pour le train d'atterrissage principal.

L'APE III a obtenu un certificat de type supplémentaire (STC) et est approuvé par la FAA. Pour plus d'information, n'hésitez pas à contacter M. Wilson au (905) 477-9522 ou par courriel à l'adresse sales@wilsonaircraft.com

L'aérostier Bertrand Piccard poursuit un projet fort ambitieux, soit celui de **faire le tour du monde en avion solaire.** Celui qui a réussi le premier tour du globe en ballon sans escale, en 1999, a entrepris de fabriquer un avion capable de rester en vol sans carburant et sans émission polluante. De concert avec l'École polytechnique fédérale de Lausanne, la construction de l'engin volant débutera en 2005 et les premiers essais en vol doivent avoir lieu en 2006.

Selon M. Piccard le seul facteur limitant dans le projet sera le pilote et non la machine. Les conditions seront difficiles pour celui-ci. Le planeur volera au-dessus des nuages à une altitude de 10 à 12 000 mètres où les températures sont très froides et l'oxygène plus rare. L'appareil sera très léger et aura une envergure semblable à celle d'un Airbus 340. Les scientifiques voient dans ce projet des thèmes de recherche intéressants pour la société. Par exemple, les études sur les cellules solaires devraient permettre l'aboutissement des études sur les prothèses cardiaques.

LA CONDAMNATION CRIMINELLE ET LES MESURES DISCIPLINAIRES

Par Me Lukasz Granosik,
Ogilvy Renault
(514) 847-4996
lgranosik@ogilvyrenault.com

Tout récemment, la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *ville de Toronto*, 2003 CSC 63, a eu à se pencher sur l'impact d'une condamnation criminelle d'un employé sur l'arbitrage de grief qui a suivi le congédiement de cet employé.

Il s'agissait d'un instructeur en loisir pour la ville de Toronto qui a été accusé d'agression sexuelle contre un garçon confié à sa surveillance. Il a été trouvé coupable tant par la Cour criminelle de première instance que par la cour siégeant en appel. Quelques jours après le verdict de culpabilité, l'employeur, la ville de Toronto, a congédié cet instructeur en loisir et ce dernier a déposé un grief contestant son congédiement.

Devant l'arbitre de grief, la ville a déposé en preuve le témoignage du plaignant sans le citer comme témoin. Par contre, l'employé a témoigné devant l'arbitre de grief et ce dernier a déclaré que la présomption née de la déclaration de culpabilité avait été repoussée et que l'employé avait été congédié sans cause.

La ville a demandé la révision judiciaire de cette décision et elle a eu gain de cause tant devant la Cour supérieure que la Cour d'appel de l'Ontario. Cependant, le syndicat, dont l'employé congédié était membre, a porté le dossier devant la Cour suprême du Canada.

La question fondamentale était de savoir dans quelle mesure l'arbitre de grief peut revenir sur la justesse du verdict de culpabilité rendu par une cour criminelle. Il est à souligner que cette déclaration de culpabilité a été obtenue non pas par défaut, mais suite à un procès lors duquel tant le plaignant que l'employé ont témoigné et ont subi le contre-interrogatoire et que ce verdict a été confirmé par la Cour d'appel. En d'autres termes, la Cour suprême du Canada devait décider si l'on peut refaire le procès criminel devant l'arbitre de grief dans le but d'établir si le congédiement a été fait pour cause juste et suffisante.

La Cour suprême, à l'unanimité bien qu'avec deux opinions quelque peu différentes, a maintenu la décision de la Cour d'appel de l'Ontario et a rejeté le pourvoi du syndicat.

Selon la Cour suprême du Canada les doctrines judiciaires traditionnelles, tel l'autorité de la chose jugée, la question déjà tranchée ou la contestation indirecte ne permettaient pas de répondre adéquatement à la question posée.

En effet, on ne pouvait utiliser ces deux premières notions (autorité de la chose jugée et question déjà tranchée) puisque les deux litiges concernaient des personnes juridiques différentes. Autant dans le procès criminel, les parties impliquées étaient le Procureur général et l'employé personnellement, autant devant l'arbitre de grief, les parties étaient le syndicat, dont l'employé était membre, et l'employeur qui a décidé de congédier ce dernier.

Quant à la contestation indirecte, le syndicat prétendait, avec raison selon la Cour suprême du Canada, qu'il ne remettait pas en cause le verdict de culpabilité devant un autre tribunal puisque la seule question à laquelle l'arbitre de grief pouvait répondre était celle de savoir si le congédiement était pour cause juste et suffisante.

En conséquence, la Cour suprême du Canada a décidé que c'est la doctrine de l'abus de procédure qui devait s'appliquer. En effet, selon elle, il serait inconcevable que l'on puisse, en l'occurrence, mettre en doute la validité d'une déclaration de culpabilité issue d'un processus criminel.

Ainsi, le syndicat n'était pas, ni en vertu de la *Common Law* ni en vertu d'une disposition législative, habilité à remettre en cause la question tranchée par la Cour criminelle à l'encontre de l'employé. Selon la Cour suprême du Canada, la doctrine de l'abus de procédure vise à empêcher que la procédure soit utilisée abusivement d'une manière qui aurait pour effet de discréditer l'administration de la justice.

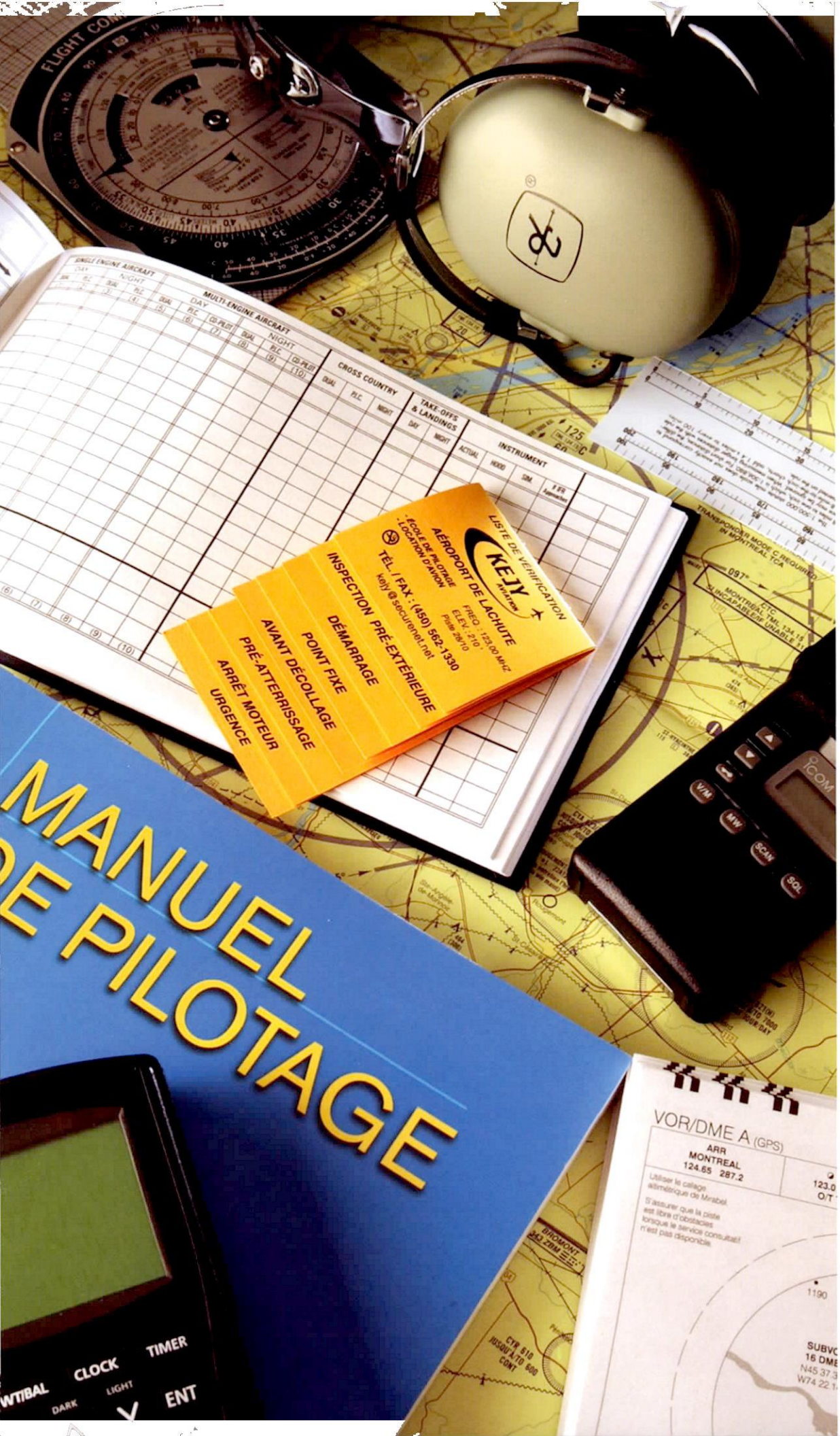
Il n'est pas permis d'attaquer un jugement en tentant de soulever de nouveau la question principale devant un autre tribunal. En conséquence, l'arbitre était obligé de donner plein effet au verdict de culpabilité et de déclarer que l'employé a été congédié pour cause juste et suffisante.

Enfin, selon la Cour suprême du Canada, l'arbitre ne pouvait se tromper à ce sujet et son erreur justifiait l'intervention de la Cour supérieure selon le test de l'erreur simple et non celui, habituel en matière de relations du travail, de l'erreur manifestement déraisonnable.

Cette décision de la Cour suprême du Canada semble clore le débat quant à l'impact de décision des cours criminelles en arbitrage de grief. Bien que certaines exceptions puissent exister, dorénavant les arbitres de grief auront à prendre pour acquis le verdict de culpabilité et se concentrer uniquement sur l'adéquation de la mesure patronale avec la nature de l'infraction criminelle commise.

En effet, les employeurs doivent garder à l'esprit que ce n'est pas toute condamnation criminelle qui justifiera l'imposition d'une mesure disciplinaire et encore moins un congédiement. Pour chaque cas, il faudra que l'employeur fasse l'exercice d'analyser tous les facteurs pertinents notamment, la nature du crime, la sentence imposée, la nature de l'entreprise de l'employeur et enfin la nature du poste de l'employé afin de déterminer la sanction disciplinaire ou administrative appropriée.

Enfin, il ne faut pas oublier les protections existant en vertu de la *Charte des droits et libertés de la personne* (article 18.2) ainsi que de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* (article 2), lesquelles comportent des normes antidiscriminatoires, dans le cadre de l'emploi, en ce qui concerne l'état de la personne déclarée coupable d'une infraction pénale ou criminelle ainsi que de l'état de la personne graciée.



PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Daniel Adams

Photographies :
Claude Mathieu
Studio Pub-Photo

En 1998, Remy et Jacinthe Desert se portent acquéreur de l'Aéroport de Lachute ce qui leur permet par la suite de fonder, **KEJY AVIATION.**

Dès lors, c'est tout un processus de mise en valeur des installations qui s'amorce. Pour le couple Desert la mission est claire : faire de l'aéroport Lachutois un outil de développement économique et touristique rentable pour la région.

Après six ans, le bilan est plus que positif. Le nombre de mouvements d'aéronefs a doublé et le site, situé au nord de Montréal, est de plus en plus connu et apprécié.

Remy et Jacinthe Desert auront donc gagné leur pari soit de mettre en valeur l'Aéroport de Lachute en y créant un endroit privilégié où accueil chaleureux et professionnalisme ne font qu'un.

En 1996, la famille Desert habite Calgary. Après trois mois dans l'Ouest, Remy, Jacinthe et leurs deux filles prennent la décision de revenir au Québec. Quelques mois plus tard, ils mettent sur pieds Aéronet et y consacrent tous leurs efforts. Comme l'entreprise offre des services de nettoyage d'avions légers sur place, les déplacements étaient fréquents, et ce, partout au Québec. C'est lors d'une visite chez un client de Lachute que tout a vraiment commencé. Ils entendent dire que les installations aéroportuaires de l'endroit étaient à vendre. Pour eux c'était l'occasion ou jamais de se lancer à l'aventure dans un domaine, certes pas facile, mais combien passionnant. Le 1er octobre 1998, le couple Desert devient propriétaire du FBO de l'aéroport de Lachute. Par la suite, vient KEJY Aviation qui regroupe tous les services offerts par la nouvelle entité.

Le défi : Développer l'aéroport

Après avoir pris possession de leur nouvelle acquisition, un défi de taille se présente, celui de développer et rentabiliser leur investissement. Ce n'était pas une tâche facile qui s'annonçait puisqu'à l'époque plusieurs aéroports au Québec tiraient de la patte et l'avenir ne laissait présager rien de trop réjouissant. « Lorsque nous avons fait l'acquisition de l'Aéroport de Lachute, nous y avons vu un potentiel immense à développer. » Avec en tête, une idée bien précise, Remy et Jacinthe Desert mettent en place un processus de mise en valeur des installations. D'abord, convaincre les intervenants du milieu qu'il est possible de faire de l'Aéroport de Lachute un outil de développement économique et touristique viable pour la région.

Pour Remy Desert il fallait démontrer aux autorités municipales de la Lachute, quelles étaient les retombées réelles pour la région ainsi que les impacts positifs d'une gestion dynamique et visionnaire des installations aéroportuaires. Remy et Jacinthe avaient donc fort à faire pour convaincre la population en général que l'aéroport peut être autre chose qu'un terrain de jeux pour les riches.

L'aérotourisme : Un concept innovateur

Au même titre qu'une route ou un port de mer, Remy Desert considère que l'Aéroport de Lachute constitue une porte d'entrée pour le tourisme. Pour lui, le développement touristique dans cette région du Québec repose d'abord sur les facilités mises en place permettant d'accueillir les touristes. « Il faut bien faire la distinction entre un propriétaire d'avion qui utilise son appareil à des fins personnelles et celui qui vient avec toute sa famille passer trois jours dans le coin pour y faire du ski par exemple. La différence n'est pas toujours claire dans la tête des gens. »

Remy et Jacinthe Desert ont été les précurseurs de l'aérotourisme au Québec. Le concept est fort simple. « Tout passe par l'accueil que l'on réserve aux visiteurs. Ce que nous voulons c'est permettre aux gens qui nous visitent de sortir de l'aéroport afin qu'ils puissent, dans un premier temps, découvrir notre région mais aussi y laisser de l'argent neuf en profitant d'un bon repas au restaurant et d'une nuitée à l'hôtel. »

De l'aéroport au centre-ville à vélo

Saviez-vous qu'en atterrissant à l'Aéroport de Lachute, il est possible d'avoir accès au centre-ville à vélo ? Une idée fort originale qui a fait son bout de chemin et qui donne des résultats très surprenants. « Nous avons voulu être innovateurs et offrir quelque chose de nouveau. » de dire Remy Desert.

Avec l'aide financière de la municipalité, KEJY Aviation a fait l'achat de quatre superbes vélos entièrement équipés. Grâce à un excellent réseau de pistes cyclables, les touristes de passage à l'aéroport et voulant profiter des beautés de la région ont un accès rapide et sécuritaire au centre-ville. Une initiative qui permet à un plus grand nombre de visiteurs de prolonger leur séjour à Lachute et d'y découvrir les richesses d'un coin de pays fort dynamique.

En offrant des vélos aux touristes qui transitent par l'aéroport, le couple Desert a fait preuve d'audace. Étant propriétaires d'un casse-croûte sur le site même de l'aéroport, quel était l'intérêt, pour Remy et Jacinthe de facilités le transport des touristes désirant aller manger au centre-ville ? À cette question M. Desert répond qu'il faut voir à long terme. « C'est certain qu'à courte échéance on perd des repas dans notre restaurant en agissant de la sorte, mais d'un autre côté, de permettre aux visiteurs d'aller relaxer en ville amène un changement de pensée parmi les gens du milieu qui prennent maintenant de plus en plus conscience du rôle important que joue l'aéroport dans le développement touristique de Lachute. »

Pour les touristes un peu moins friands du vélo, il est possible d'avoir accès au centre-ville en taxi, à partir de l'aéroport. En collaboration avec le C.L.D Argenteuil et son volet touristique, des taxis sont gratuitement mis à la disposition des visiteurs qui atterrissent à Lachute. C'est grâce à cette philosophie que KEJY Aviation s'est mérité en 2000 le *COPA Award* dans la catégorie *True Spirit of General Aviation* et en 2003 le Lauréat régional du Grand Prix du Tourisme du Québec.

Tout passe par la diversification

Au cours des six dernières années, l'Aéroport de Lachute a su diversifier ses activités et propose une gamme de services complets aux usagers. En créant KEJY Aviation les Desert ont voulu regrouper tous les services disponibles sur l'aéroport.

Situé dans un parc industriel près de l'autoroute 50, l'aéroport se trouve à 1 km à peine du centre-ville lachutois. Son emplacement stratégique en fait l'aéroport municipal le mieux positionné de la Rive-Nord de Montréal. De plus, il est parmi les sites aéroportuaires les plus économiques à utiliser comparativement à d'autres aéroports aux structures équivalentes.

Sur place, service de restauration, stationnement à long terme, location d'espace de hangars, location de voiture, réparations et école de pilotage qui offre principalement des services de formation en pilotage menant à l'obtention de la licence privée. Avec deux appareils de types Cessna 152 et 172, le volet-école de KEJY Aviation procure, à une certaine période de l'année, du travail à deux instructeurs et un pilote professionnel.

Comme si ce n'était pas assez, Remy et Jacinthe Desert organisent, chaque année paire, un grand rendez-vous aérien. L'événement, qui connaît un vif succès depuis ses débuts, permet non seulement aux touristes de passage dans la région, mais aussi à toute la population locale, de s'initier au merveilleux monde de l'aviation. « On veut que les gens touchent les avions et posent des questions sur ce qui les intéresse vraiment. » Cette année le rassemblement se tiendra les 29 et 30 mai et il s'agira de la 4e édition. Lors de la dernière présentation, l'événement avait attiré plus de 4 000 personnes venues visiter les quelque 213 avions en démonstration. « Les retombées sont très importantes pour la région. Des gens de St-Eustache, Deux-Montagnes, St-Jérôme et même de Toronto nous rendent visite. » précise Jacinthe Desert qui est la maître d'œuvre dans l'organisation de ce rendez-vous.

Toutes ses initiatives demandent beaucoup de temps et d'énergie. Reste qu'au bout du compte les résultats démontrent qu'il est possible de vivre des fruits d'une exploitation aéroportuaire. « La diversification des activités est la clef de la réussite, précise M. Desert, il est pratiquement impossible de vivre avec seulement une école de pilotage, un restaurant ou encore en vendant de l'essence, mais si on combine plusieurs gammes de services, on peut en retirer des bénéfices d'affaires intéressants. »

L'année suivant le rassemblement aérien, l'Aéroport de Lachute est le théâtre d'un événement culturel majeur. Il s'agit en fait, d'une activité originale qui n'est pas nécessairement reliée au milieu de l'aviation mais qui se déroule sur le site même de l'aéroport. L'an dernier, La Musique centrale des Forces canadiennes se produisait en concert sous un grand chapiteau pouvant accueillir plus de 300 personnes. « Ce que nous voulons c'est faire connaître l'aéroport, mais aussi sortir les pilotes et leurs conjointes du traditionnel café frites, casse-croûte. »

L'union fait la force

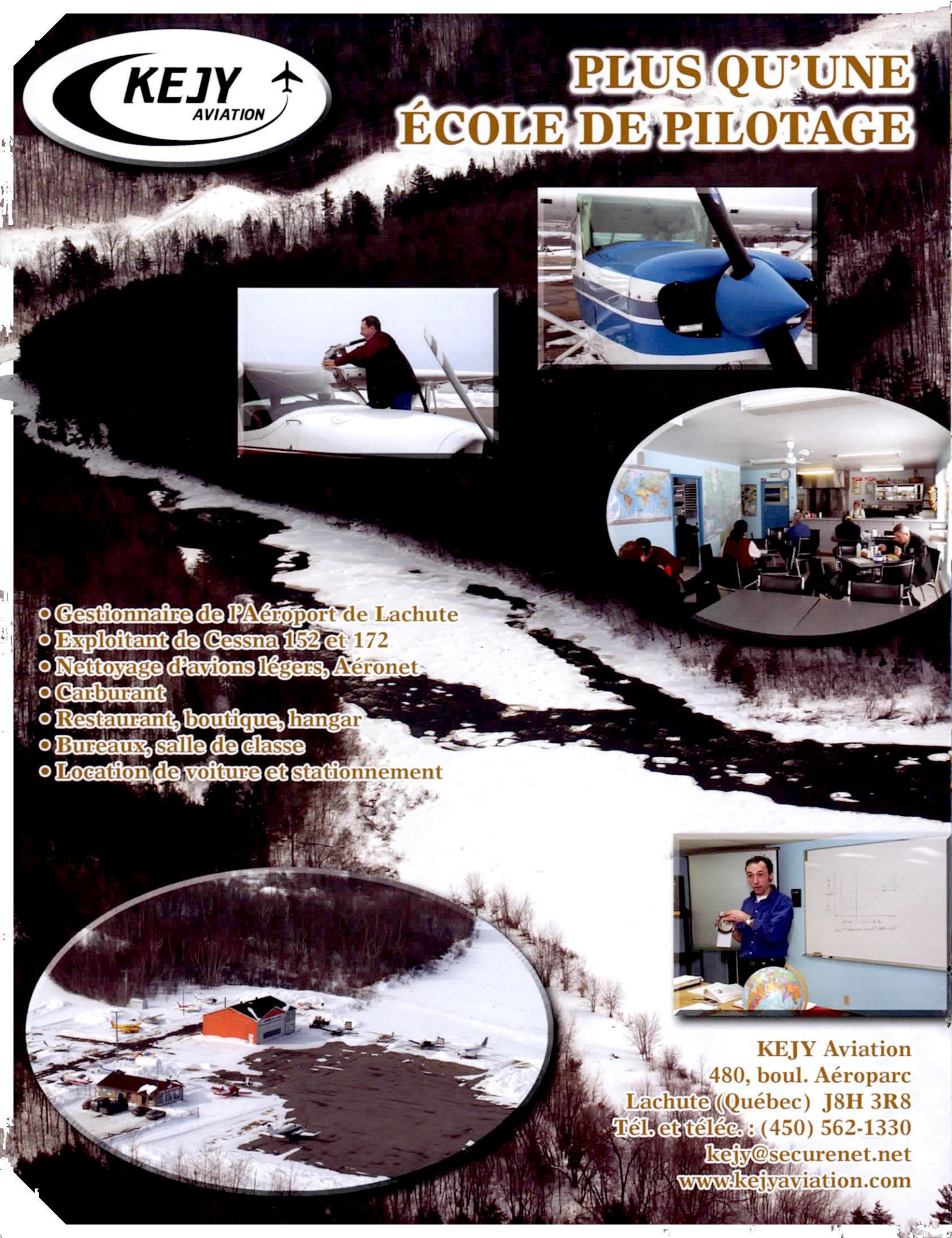
L'Aéroport de Lachute est membre fondateur du Conseil des aéroports du Québec, CAQ, anciennement une division de l'Association québécoise du transport et des routes, l'AQTR. En étant partie prenante des orientations que veulent se donner les gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires au Québec, Remy, directeur au conseil d'administration, est d'avis qu'être membre du regroupement amène un poids politique significatif dans la balance. « Il est plus facile d'obtenir une oreille attentive lorsque nous avons des demandes à formuler auprès des instances gouvernementales. » ajoute M. Desert.

L'avenir d'un bon œil

À savoir comment ils entrevoyaient l'avenir, Remy et Jacinthe Desert affichent clairement leur volonté de continuer à développer l'aéroport. « Nous connaissons du succès parce que nous avons travaillé fort sans relâche depuis six ans. »

L'année 2004 marque un tournant important pour KEJY Aviation puisque l'entreprise a récemment fait l'acquisition d'un hangar situé sur l'aéroport et pouvant abriter plusieurs appareils. Un investissement important qui permet de diversifier les actifs de la compagnie, mais aussi d'offrir encore plus de services aux usagers.

Remy Desert estime que trop d'aéroports au Québec vivent une situation précaire et difficile, Mascouche et Beloeil, entre autres, se battent pour leur survie. Sa plus grande peur est de voir un jour des infrastructures aéroportuaires carrément fermer leurs portes. Toujours selon M. Desert, il faut que tous les gouvernements perçoivent un aéroport comme un levier de développement économique et touristique pour une région et non comme un mal nécessaire.


KEJY
AVIATION
PLUS QU'UNE
ÉCOLE DE PILOTAGE
• Gestionnaire de l'Aéroport de Lachute
• Exploitant de Cessna 152 et 172
• Nettoyage d'avions légers, Aéronet
• Carburant
• Restaurant, boutique, hangar
• Bureaux, salle de classe
• Location de voiture et stationnement
KEJY Aviation
480, boul. Aéroparc
Lachute (Québec) J8H 3R8
Tél. et téléc. : (450) 562-1330
kejy@securenet.net
www.kejyaviation.com

Jacinthe Desert
présidente

Pour **Jacinthe Desert** le goût de l'aviation remonte à son enfance alors que son père l'amenait voir les avions stationnés le long des clôtures à l'Aéroport Jean-Lesage. Jacinthe bénéficiait d'un endroit privilégié pour s'adonner à sa passion, puisque la maison familiale était située dans l'axe de la piste 30 à Québec.

Même si son intérêt pour l'aviation s'est développé très tôt dans sa vie, ce n'est que beaucoup plus tard que son cheminement s'est précisé. Après avoir complété un baccalauréat en Relations industrielles et administration publique à l'Université Laval, Jacinthe Desert épouse Remy et s'envole avec celui-ci pour l'Allemagne où elle travaillera comme gérante pour les magasins Canex qui sont exploités par les Forces armées canadiennes.

De retour au Québec en 1990, le moment est idéal pour avoir des enfants. Mme Desert met donc ses projets de carrière sur la glace et décide de fonder une famille avec l'idée de revenir, un jour, sur le marché du travail. Les années passent et Jacinthe consacre la majeure partie de son temps à l'éducation de ses deux filles. À travers son cheminement familial, elle avait malgré tout le goût de relever un nouveau défi, mais surtout de le faire avec son mari. L'acquisition de l'Aéroport de Lachute, en 1998, marque une étape importante de sa vie. Ce projet commun est venu raviver chez elle ce goût toujours présent pour le merveilleux monde de l'aviation.

Aujourd'hui elle se considère comme la femme-orchestre de KEJY Aviation. En toute humilité elle se définit comme une marginale passionnée d'aviation. Ce qui nous frappe chez Jacinthe c'est son dynamisme et sa volonté de réussir tout ce qu'elle entreprend.

Français d'origine, **Remy Desert** a passé son enfance à Monaco. L'année de ses 16 ans, ses parents décident d'immigrer au Canada et de s'établir dans la belle ville de Québec. Dès son arrivée, Remy entreprend de terminer ses études secondaires et complétera, par la suite, un diplôme d'études collégiales au Cégep de Lévis.

Remy Desert
vice-président

À 20 ans, le goût du défi le poursuit et il fait son entrée dans les Forces armées canadiennes au sein du 22e Royal Régiment, où il y passera quatre années, dont trois en Allemagne.

Une blessure sérieuse l'empêche de poursuivre sa carrière militaire et le force à réorienter sa profession. Ayant toujours été passionné d'aviation, Remy Desert voit l'occasion de s'initier à un domaine qu'il affectionne. Il entreprend donc une formation comme répartiteur de vol à la Polyvalente de Charlesbourg.

Après deux stages fructueux chez Inter-Canadien et à la FSS de Québec, M. Desert s'inscrit en montage et structure à l'École des métiers aérospatiales de Montréal. Entre-temps, il en profite pour acquérir son brevet de pilote privé.

Après un séjour chez Canadair, il fonde, avec son épouse Jacinthe, Aéronet une petite entreprise spécialisée dans le lavage intérieur et extérieur d'avions. En 1998, les deux entrepreneurs voient une opportunité d'affaires et font l'acquisition de l'Aéroport de Lachute; ce qui permettra par la suite la naissance de KEJY Aviation

Marié à Jacinthe, sa fidèle compagne depuis 18 ans, et père de deux filles, Émilie et Kim, âgées de 10 et 11 ans, M. Desert se dit chanceux mais aussi heureux de pouvoir communiquer sa passion et travailler dans un domaine qu'il aime profondément.

Âgé de 38 ans, **François Camarroque** est né à St-Laurent-les-Bains dans le Sud-Est de la France. Comme en Europe le métier de pilote était, et est toujours, réservé à une certaine couche de la société, le rêve de faire carrière dans ce domaine s'est vite estompé, du moins jusqu'à la visite d'un copain qui a étudié le pilotage au Canada. Celui-ci captive François qui, au début de la vingtaine, décide lui aussi de se lancer dans l'aventure et obtient sa licence privée française.

François Camarroque
Chef instructeur

Sept ans plus tard, soit en 1995, M. Camarroque s'inscrit chez Aviation 550 de Gatineau afin d'y obtenir sa licence de pilote professionnel, son annotation de vol aux instruments et sa qualification comme instructeur de vol. Dès la fin de son programme d'étude, en 1997, l'entreprise qui l'a formée lui offre un travail. Pendant près de 5 ans, François Camarroque y occupera les fonctions de chef pilote et d'instructeur en plus d'être affecté, comme pilote, à des opérations d'épandage et largage de parachutistes.

En 2002, il se joint à l'équipe de KEJY Aviation. Lorsqu'on lui demande pourquoi il a décidé de s'établir à Lachute, il répond tout simplement : « L'ambiance est formidable ici et la philosophie de l'entreprise me plaît beaucoup. »

François Camarroque est l'une des rares personnes qui fait ce métier par intérêt pour l'instruction et non pour cumuler des heures de vol. « J'ai réellement l'impression d'être en vacances tous les jours. » nous disait-il. Pour lui, la transmission du savoir est une chose très valorisante. KEJY Aviation lui offre la possibilité de communiquer sa passion dans un climat de travail des plus enrichissants.

28e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

Les 2 et 3 décembre derniers s'est déroulé à Québec, le 28e Congrès annuel de l'Association des transporteurs aériens du Québec. C'est un vent d'optimisme qui soufflait sur les participants qui s'étaient donnés rendez-vous à l'Hôtel Loews Le Concorde.

Comme l'an passé, plusieurs points chauds étaient à l'ordre du jour. Même si le dossier d'AÉRO ASSURANCE occupait encore toutes les discussions, les membres ont aussi eu l'occasion de se pencher sur d'autres sujets intéressants comme la privatisation du Service aérien gouvernemental.

Cette 28e édition était d'autant plus particulière puisqu'elle marquait le départ de M. Brian Jenner, à titre de président et chef de la direction de l'Association.

Pour souligner son départ après 20 ans au service de l'AQTA et de ses membres, M. Jean Heppell de Delco Aviation lui a rendu un vibrant hommage, M. Merlin Preuss de Transports Canada et la ministre déléguée aux Transports Mme Julie Boulet lui ont présenté une photo souvenir, M. Louis R. Comeau de NAV CANADA et Mme Boulet ont fait de même avec une plaquette qui identifiera dorénavant la salle de conférence de l'AQTA à son nom, et finalement il a eu droit à la projection d'un vidéo souvenir.

Bref, ces honneurs présentés lors du dîner-conférence n'ont pas manqué d'émouvoir le principal intéressé qui s'est dit très touché.

École de pilotages

Comme l'ensemble de l'industrie, le secteur des écoles de pilotage, connaît aussi sa part de problèmes. Lors de l'atelier animé par M. Michel Boulanger de l'Institut aéronautique de la Capitale et Mme Madeleine Deshaies de Transports Canada, TC, les participants ont donc pu échanger sur diverses préoccupations qui touchent leur quotidien.

Entre autres, il a été résolu que la direction de l'AQTA devra faire parvenir par écrit un **communiqué à toutes les écoles de pilotage** leur permettant d'être mieux renseignées sur l'évolution d'un dossier les concernant. De plus, **les résolutions adoptées** au congrès devront être envoyées aux organismes concernés, et ce, dans un délai de 90 jours suivant la fin de l'événement.

Dans un autre ordre d'idées, une problématique a été soulevée concernant la réglementation applicable pour un candidat désirant passer un **examen théorique IFR.** Actuellement un étudiant peut obtenir un rendez-vous chez TC pour un test théorique de vol aux instruments sans aucune recommandation d'une école de formation en pilotage. Dans le cas d'un échec, l'école qui a formé l'étudiant pour la partie pratique est pénalisée et voit sa moyenne de réussite amputée sans même avoir donné ou supervisé la préparation de l'étudiant à ce même examen.

Il a donc été résolu que Transports Canada n'exige plus de lettre et qu'en cas d'échec, l'école ne soit plus blâmée. Mme Deshaies qui représentait Transports Canada dans le dossier des écoles a endossé la démarche et ne voit aucun problème à faire appliquer la résolution.

Autre point intéressant, Mme Deshaies a annoncé que le RAC 401.62 sera modifié, probablement d'ici au début de 2005, pour que le **niveau 4** attribué à un instructeur débutant **n'existe plus.** Les finissants seront alors automatiquement classe 3 et devront être supervisés par des instructeurs de niveau 2 ou 1.

Le processus de **sélection** des écoles pour l'attribution des **cadets de l'air** a aussi fait l'objet de discussions. Pour l'instant, les participants n'ont pas voulu donner suite au débat prétextant que les critères d'admissibilité au programme sont difficilement atteignables pour de petites unités de formation en pilotage présentes à l'atelier.

Finalement considérant que la responsabilité au niveau de la **maintenance** des aéronefs dans les **écoles de pilotage** a été confiée à la personne responsable de la maintenance (PRM), il a été résolu que l'AQTA demande à TC pour qu'une école puisse utiliser un technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) indépendant au lieu d'un organisme de maintenance agréé (OMA).

Navette, taxi et transport aérien

La dernière année a été assez mouvementée dans le secteur lignes et nolisement d'affaires. La situation précaire d'Air

Canada et la venue de nouveaux joueurs dans le marché ont fait réaliser que parfois la gloire est éphémère et que la rentabilité passe d'abord par une saine gestion. Animé par M. Serge Charron de Pascan Aviation et Jules Pilon de Transports Canada, l'atelier a permis aux participants de se pencher sur les problèmes vécus par les transporteurs québécois.

Ce qui a surtout retenu l'attention, c'est la volonté de Transports Canada d'appliquer la réglementation concernant l'installation des **enregistreurs de vol (CVR).** En termes clairs, une compagnie aérienne voulant accroître la sécurité de ses opérations en appointant deux pilotes à bord de l'un de ses aéronefs, devra munir celui-ci d'un CVR. Une situation qualifiée de ridicule de la part de nombreux exploitants qui s'opposent à l'instauration de cette nouvelle réglementation. La majorité des petits transporteurs n'ont toujours pas procédé à l'installation de CVR et contestent la mise en force de ce règlement même s'il est déjà appliqué dans l'Ouest du pays. De plus, les coûts d'acquisition et d'installation d'un CVR s'élèvent à plusieurs dizaines de milliers de dollars ; une autre dépense qui viendra s'ajouter aux coûts d'opérations déjà élevés auxquels ont à faire face, depuis plusieurs années, les petits transporteurs aériens québécois. Transports Canada explique que ce nouveau règlement fait suite à une recommandation du Bureau de la sécurité dans les transports, (BST) auprès du ministre, recommandation à laquelle le ministre avait donné son approbation. Selon le BST, le fait de pouvoir lire les conversations entre les membres d'équipage suite à un accident permettra d'en comprendre les causes exactes.

Un autre point important discuté lors de l'atelier : le transfert de **formation des agents de bord.** Actuellement un agent de bord quittant son employeur pour un autre ne reçoit aucune reconnaissance de ses acquis. Par conséquent, ce dernier doit repasser tous les programmes de formation reconnus ailleurs. À ce sujet, M. Michel Gaudreau de Transports Canada a précisé que la réglementation ne prévoyait pas de disposition à cet effet.

Cependant, un transporteur peut présenter une demande d'exemption auprès de TC qui, après analyse, déterminera les éléments du programme qui peuvent être transférés comme par exemple les formations reliées aux premiers soins et au combat d'incendie. Des frais de 425 $ devront être assumés par le nouvel employeur.

Il a été suggéré de la part des participants que Transports Canada émette une licence d'agent de bord au candidat ayant suivi une formation complète, comme c'est le cas présentement pour les pilotes et techniciens. Ainsi, un transporteur embauchant un agent de bord possédant cette licence pourrait lui dispenser que la formation nécessaire à son type d'exploitation. L'AQTA suivra également ce dossier de près.

Finalement, les transporteurs se sont questionnés sur le manque d'information et le peu de documentation disponible concernant le **Système de gestion de sécurité (SMS).** La réglementation prévoit que les exploitants (705) doivent implanter un SMS avant avril 2004. L'ensemble des participants a demandé à TC un guide commun permettant aux transporteurs de satisfaire rapidement aux exigences de Transports Canada sans avoir à recommencer le processus trois ou quatre fois. En regard aux préoccupations soulevées, TC se penche sur la possibilité de permettre des délais et procéder par étape à l'implantation de ce nouveau programme.

Brousse

Les hausses faramineuses des **coûts d'assurance et l'émergence de transporteurs illégaux** ont été des sujets qui, encore une fois, ont retenus l'attention des participants du secteur de la brousse.

Depuis quelques années, l'industrie est confrontée à un problème qui ne cesse de s'étendre. Le fait qu'il en coûte plus cher pour s'assurer dans le cadre d'une opération commerciale, de nombreux propriétaires d'appareils contournent le problème et assurent leurs avions à titre privé tout en transportant des passagers payants.

Conséquence, les exploitants commerciaux enregistrent des pertes financières importantes et voient leur part de marché diminuée au profit de transporteurs illégaux. À ce chapitre, il a été résolu que l'AQTA demande à l'Office des transports du Canada (OTC) qu'une réglementation soit mise en place afin d'obliger tous les transporteurs à afficher leur **numéro de licence de l'OTC sur leur aéronef.**

Finalement, les participants ont aussi adopté une résolution visant à s'assurer que le **congrès** de l'AQTA et de la Fédération des pourvoyeurs du Québec ne soient plus tenus en même temps. L'atelier était animé par M. Jean Tremblay d'Air Saguenay et M. Umberto Tamborriello de Transports Canada.

Hélicoptères

Animé par M. Benoît Allard, directeur hélicoptères au sein de l'AQTA, et M. Richard Archambeault de Transports Canada, l'atelier a permis de faire le point sur le dossier AÉRO ASSURANCE et les impacts envisagés chez les transporteurs lors de sa mise en activité. Une seule résolution a été entérinée par les membres soit celle qui demande à l'AQTA d'établir un comité chargé d'élaborer les **conditions d'expérience minimale et de formation spécifique des pilotes.** Cette démarche vise à rassurer et à mitiger les appréhensions soulevées par Hydro-Québec et la Sopfeu (voir texte page 7).

Conférencière invitée

Cette année encore, l'AQTA accueillait une invitée de marque lors de son dîner-conférence. Il s'agissait de la ministre déléguée aux Transports du Québec, Mme Julie Boulet. Un discours fort attendu qui a finalement eu l'effet d'un front froid sur les convives qui s'étaient donnés rendez-vous au Loews Le Concorde de Québec.

D'entrée de jeu, madame la ministre s'est dite sensible aux problèmes qui touchent depuis quelques années l'industrie du transport aérien québécois. En ce qui a trait à la mutuelle AÉRO ASSURANCE que tente de mettre sur pied l'AQTA, elle a précisé que son gouvernement était disposé à regarder toutes les avenues qui pourraient permettre à ce projet de se réaliser. Du même souffle, la ministre a aussi précisé qu'il n'était pas question pour l'instant que l'État mette un sou sur la table. Rappelons que pour déposer ses lettres patentes, l'AQTA doit pouvoir garantir une caution financière, somme qu'elle ne possède pas. Là-dessus, Mme la ministre a été on ne peut plus clair : « Nous sommes conscients des problématiques qui touchent particulièrement les petits transporteurs, mais pour l'instant, il n'est pas question d'intervenir. »

Par ailleurs, l'Association a profité de l'occasion pour adresser à Mme Boulet, une demande visant à privatiser le Service aérien gouvernemental (SAG) dont le budget d'opération frise les 60 M $ annuellement. Pour le nouveau président-directeur général de l'AQTA, M. John McKenna, l'État n'a pas sa place dans les opérations aériennes, le secteur privé pouvant très bien offrir les mêmes services à la population, et ce, à moindres coûts.

À ce sujet, Mme Boulet a été très peu loquace se contentant de dire, en point de presse, que la privatisation du SAG relevait plutôt du Conseil du trésor que de son ministère. La question demeure donc entière. Est-ce que dans son processus de modernisation de l'État, le gouvernement libéral envisage de privatiser une ou des activités du SAG ? Julie Boulet a cependant confirmé que pour l'instant l'option était à l'étude.

Ce n'est pas la première fois que l'industrie demande le retrait de l'État dans le domaine du transport aérien. De mémoire d'homme, il s'agit de la troisième ou quatrième fois en vingt ans que les intervenants du milieu demandent à ce que le SAG soit privatisé; démarches, qui jusqu'à maintenant, n'ont jamais donné les résultats souhaités.

Le SFPQ monte au front et s'oppose à la privatisation du SAG

Le Syndicat de la fonction publique du Québec (SFPQ) n'a pas tardé à répliquer. Les rumeurs voulant que le gouvernement envisage de privatiser en tout ou en partie les opérations du SAG se font de plus en plus persistantes. Dans l'édition du 6 décembre 2003 du Journal de Québec, à peine trois jours après la fin du 28e Congrès annuel de l'AQTA où la privatisation du SAG a été discutée, le SCFP y est allé d'une contre-attaque musclée visant à défendre les bienfaits de ce Service.

Pour Michel Sawyer, président général du Syndicat, de privatiser le SAG n'a aucun sens et repose son argumentation sur le droit au public d'obtenir des services égaux en matière de santé. Si le gouvernement va de l'avant et décide de remettre les clefs du SAG aux entreprises privées, M. Sawyer s'inquiète de voir une diminution des services au détriment du profit.

Actuellement, le SAG procure du travail à 175 personnes permanentes et 30 occasionnelles. Le budget d'opération est de 60 M $. Depuis 1996, le SAG assure lui-même l'entretien de ses aéronefs ce qui selon M. Sawyer, fait économiser aux contribuables près de 800 000 $ annuellement. À ce chapitre l'entreprise privée se dit être en mesure d'offrir les mêmes services et s'oppose devant les données sans fondement avancées par le président de la SFPQ.

De son côté, le Dr Pierre Fréchette, traumatologue oeuvrant au sein de l'équipe médicale liée au SAG, soutient qu'une privatisation du SAG est possible à long terme mais pas dans l'état actuel des choses : « Pour l'instant personne dans le secteur privé possède les ressources nécessaires permettant d'offrir un service équivalent. » dit-il.

L'AQTA, qui a fait de la privatisation du SAG un dossier prioritaire pour l'année 2004, compte bien mettre la pression nécessaire auprès des instances gouvernementales concernées. L'Association a récemment déposé un document résumant les arguments et la position des transporteurs québécois.

Même s'il semble tôt pour tirer des conclusions, des changements sont à prévoir au sein du Service aérien du gouvernement. Plusieurs scénarios sont présentement à l'étude et des développements devraient survenir sous peu.

À savoir si le dossier de la privatisation du SAG pourrait se retrouver en commission parlementaire, le nouveau président-directeur général de l'AQTA croit que cette option ne sera pas retenue par le gouvernement Charest. Selon John McKenna la privatisation du Service aérien du gouvernement est d'abord et avant tout une décision administrative.

TROPHÉE PLEIN VOL

Pour souligner le travail de l'un de ses membres et aussi reconnaître la valeur exceptionnelle qu'accorde l'Association à la qualité de la formation donnée dans les écoles de pilotage au Québec, l'AQTA est fière à chaque année de présenter le trophée « Plein vol » lors de son dîner-conférence.

Cette année, Pro Aviation de Québec s'est vue remettre cette prestigieuse distinction. Le choix du récipiendaire s'est arrêté sur cette école en raison d'un ensemble de critères dont la meilleure moyenne cumulative aux examens écrits et en vol pour la licence de pilote privé.

De g. à dr. : Mme Julie Forman de GE Capital le commanditaire de ce trophée, M. Stéphane Frigon, Mme Valérie Côté et M. Michel St-Pierre de Pro Aviation, M. Alexandre Leblanc de GE Capital et M. Brian Jenner de l'AQTA.

AÉROPORTS

Malgré la faible participation des aéroports régionaux et l'absence du représentant d'ADM, la rencontre sur les Aéroports a été profitable.

Sous la présidence de M. Michel Boulanger pour l'AQTA et de M. Peter Glenfield de l'Aéroport international Jean-Lesage, les participants ont, entre autres, identifié un sérieux problème de transport terrestre sur le site de Québec. Aucun autobus urbain ne dessert l'aéroport et un monopole des taxis est à l'honneur. Il est pratiquement impossible d'obtenir un taxi, qui est pourtant stationné devant le terminal pour une course entre deux points situés sur le site de l'aéroport ou encore d'un point autre que le terminal vers la ville. L'AQTA contactera la direction de l'aéroport afin de l'inciter à corriger cette situation.

Par ailleurs, M. Glenfield a mentionné qu'éventuellement la construction d'un second site d'enfouissement des neiges pourrait être nécessaire, car l'actuel est susceptible de ne plus répondre aux normes environnementales si jamais il y avait un surplus de neige.

De plus, au lieu d'améliorer ses services de transport l'Aéroport de Québec agrandira son stationnement au coût de 150 000 $. Afin d'assumer ces dépenses, il est donc possible que les transporteurs aériens doivent encore une fois subir une hausse de leur redevance. Quant aux négociations avec leurs employés dont la convention collective est échue, M. Glenfield a rassuré les transporteurs : ils feront tout en leur pouvoir pour maintenir le niveau de service actuel.

NAV CANADA

Lorsqu'on parle de redevances et sécurité aérienne, NAV CANADA n'est souvent pas loin. Présidée par M. Serge Charron pour l'AQTA et par M. Larry Lachance, gestionnaire régional chez NAV CANADA, cette rencontre se voulait une excellente occasion de faire le point sur les mesures adoptées par la société depuis les événements du 11 septembre et leur impact sur l'industrie aérienne

québécoise. Ce qu'il faut retenir c'est que depuis plusieurs années, NAV CANADA a dû procéder à une restructuration majeure de ses opérations. Le défi était de réussir à atteindre les objectifs fixés sans réduire le niveau de sécurité aérienne. M. Lachance a précisé que NAV CANADA était arrivée à ses fins grâce à une gestion rigoureuse de ses coûts ainsi que des compressions importantes de ses dépenses. Une augmentation de sa productivité jumelée à un meilleur afflux des recettes de sources non aéronautiques ont aussi joué un rôle important dans la réussite du plan de réorganisation. Pour ce qui est des redevances, NAV CANADA précise qu'actuellement elles sont de 4% supérieures à ce qu'elles étaient il y a cinq ans et se comparent avantageusement à celles exigées par d'autres services de navigation aérien.

SERVICE DE MAINTENANCE

Animé par Pierre Prud'homme - Roy de Cargair et Jean-Marie Richard de Transports Canada, l'atelier de maintenance s'est avéré un succès. On a d'abord débuté par la présentation des objectifs pour 2004 et 2005.

Les participants ont adressé leurs commentaires à M. Richard de Transports Canada à l'effet que présentement le processus d'approbation pour les candidats au poste de personne responsable de la maintenance, PRM, est mal adapté et ne correspond pas aux réalités de l'industrie. Par conséquent, des demandes ont été soumises à Transports Canada pour que dans l'avenir les personnes postulant comme PRM puissent se référer à un guide d'étude, ce qui n'est pas le cas actuellement puisqu'aucune référence n'est disponible.

Les participants ont aussi proposé à Transports Canada que l'entrevue, qui suit généralement le test écrit, porte sur les points faibles de l'examen du candidat.

PRÉSENTATIONS TECHNIQUES

Comme chaque année, la deuxième journée du congrès de l'AQTA offre aux participants l'opportunité d'assister à des présentations techniques de qualité.

MARCHANDISES DANGEREUSES

C'est Mme Mona Desrosiers, Surintendante – Marchandises dangereuses de Transports Canada, qui animait la première présentation.

D'entrée de jeu, il a été question du rôle de l'exploitant lorsqu'il s'agit de transport de marchandises dangereuses. Les procédures d'approbation, les programmes de formation destinés aux employés et la réglementation en vigueur ont occupé la majeure partie de la rencontre. L'exposé offert par madame Desrosiers nous a permis d'en savoir davantage sur les produits et matières considérés comme dangereux.

Tout exploitant voulant se prévaloir du droit de transporter des marchandises dangereuses doit inclure dans son manuel d'exploitation une section s'y rattachant. Celle-ci devra préciser les procédures utilisées et la formation devant être dispensées au personnel. À cet effet, un guide (TP12208) est disponible précisant ce que doit contenir le programme. Par la suite, la modification dans le manuel doit faire l'objet d'une approbation de Transports Canada.

À la lumière des commentaires qui ont transpirés de l'atelier, les informations données par Mme Desrosiers ont été très appréciés de tous.

ENVIRONNEMENT CANADA

Bien évidemment la météo joue un rôle de premier plan dans le domaine de l'aviation. Pour cette 28e édition du congrès de l'AQTA, M. Luc Mercier, chef du centre de prévisions aéronautiques d'Environnement Canada, était sur place afin de faire le point sur la restructuration de l'ensemble de leurs services dont la majeure partie sera complétée en 2004. Concrètement le territoire canadien sera divisé en deux sections bien distinctes. L'Ontario, le Québec et les Maritimes pour la partie Est et le reste du pays pour l'Ouest.

De cette façon Environnement Canada pense être en mesure de réduire ses coûts, d'améliorer l'interaction avec ses clients et d'assurer une plus grande standardisation. Les deux mégas centres devraient être opérationnels au plus tard en juillet de cette année.

DÉVELOPPEMENT ET RESSOURCES HUMAINES CANADA-DRHC

Madame Lise Côté, inspecteur au DRHC de Ste-Foy, a profité de l'occasion pour élaborer sur différentes facettes reliées à l'embauche, le départ volontaire ou le congédiement d'un employé.

Il a été possible d'en apprendre davantage sur les différentes catégories d'employés et les terminaisons d'emploi, au sens des Normes du travail.

Madame Côté a aussi expliqué de façon exhaustive, comment établir une indemnité de départ, les différences qui existent entre un salarié à temps plein et temps partiel, qu'est-ce qu'un lien d'emploi, etc.

Une présentation technique très intéressante qui a permis d'en savoir plus sur les responsabilités qui incombent aux employeurs envers un employé.

ÉLECTIONS

Cette année deux postes étaient à combler sur le Conseil d'administration de l'AQTA. À cette fin, M. Jacques Mignault a été réélu comme directeur-lignes et M. Sylvain Touchette a été nommé pour représenter les membres associés.

Membres du Conseil d'administration de l'AQTA

Jean Tremblay
d'Air Saguenay,
président et
directeur-brousse

Serge Charron
de Pascan Aviation,
vice-président et
directeur-lignes

Sylvain Touchette
de Pétro T,
secrétaire-trésorier et
dir.-membres associés

Michel Boulanger
de l'Institut aéronautique de la capitale,
directeur-écoles de pilotage

Benoit Allard
d'Héli-Inter,
directeur-hélicoptères

Jacques Mignault
d'Air Transat,
directeur-nolisement

Jean-Pierre Blais
des Hélicoptères Canadiens,
directeur-ex officio

L'AQTA TIENT À REMERCIER LES COMMANDITAIRES DE SON 28e CONGRÈS ANNUEL

AON Assurez votre avenir
Composite Technology, Inc. Your Rotor Blade Repair Experts
Esso
eurocopter an EADS Company
GE Capital Aviation Services
NAV CANADA
PETRO T
Turbomeca Canada groupe snecma

PRIX DE PRÉSENCE

Un des moments très attendu du congrès est sans nul doute le tirage des prix de présence. Il faut dire que nos généreux donateurs offrent aux congressistes des cadeaux très convoités.

Entre autres, cette année M. Gilles Chiasson de la Force financière Excel a remis une magnifique bouteille de Château Pichon Longueville à Gilles Nobert de Brouwer Claims Canada et M. Jean-Pierre Blais des Hélicoptères Canadiens a donné une envolée pour deux personnes à Yves Tremblay d'Eurocopter.

M. Walter Di Genova et M. Michel Dussault d'Aerospace Welding remettent un magnifique jacket à M. George Prigroski de Composite Technology.

M. Yves Paradis du Centre d'expertises en technologies pourra s'envoler vers la Floride à bord d'un avion d'Air Transat. M. Brian Jenner lui remet ce prix au nom de M. Jacques Mignault.

Mme Micheline Fiset de l'Hôtel Loews Le Concorde a remis à M. Rob Scholefield de Standard Aero une nuitée et le petit déjeuner pour deux personnes.

Mme Chantal Mathieu d'Environnement Canada s'est méritée deux billets pour Las Vegas offert par JETSGO. M. Brian Jenner lui remet ce prix pour M. Michel Leblanc.

M. Bona Sénéchal de la Défense nationale a reçu un beau manteau de cuir de mains de M. Denis Latremouille de Pratt & Whitney Canada.

M. Maurice Côté de Trade Wings a gagné un forfait « Pilote d'un jour » offert par M. Michel St-Pierre de Pro Aviation, représenté ici par M. Brian Jenner

M. Tim Mell de Sennheiser a offert deux pairs d'écouteurs professionnels dont une a été remporté par M. Denis Simard d'Héli-Max.

M. Julien Coulombe d'Air Saguenay reçoit une maquette en bois de Pilatus PC-12 des mains de M. Léo Lejeune de Thabet Thrush.

execaire INC

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

Les Professionnels en assurance qui comprennent bien votre industrie

Bureaux au Canada et dans le monde entier

1801 McGill College, bureau 550
Montréal (Québec)
H3A 3P3

Tél.: (514) 842-5000
Fax: (514) 840-7743

AON

Aon Parizeau Inc.
Aon Reed Stenhouse Inc.

Acro Aerospace Inc, représenté par **M. Paul Hagen et M. Don Healey,** se spécialise dans la remise à neuf de pièces d'hélicoptères.

Située en Colombie-Britannique, l'entreprise est en affaires depuis plus de 50 ans et se situe parmi les leaders dans son domaine.

M. Walter Di Genova et Michel Dussault de Soudures Aérospaciale (Aerospace Welding), ont bien pris soin de réserver leur kiosque pour cette 28e édition du Congrès de l'AQTA.

En affaires depuis plus d'une vingtaine d'années, l'entreprise se spécialise dans la réparation et la remise à neuf de composantes d'avion.

Bénéficiant de la certification de Transports Canada et de celle de la JAA, la compagnie, dont le siège social est situé à Blainville (Québec), utilise des équipements à la fine pointe de la technologie lui permettant ainsi d'atteindre un niveau très élevé de standards de qualité.

Aircraft Maintenance Systems (AMS) est basé à St-Félicien. L'entreprise propose un programme de gestion d'entretien d'aéronefs. **M. Richard Larue,** président, était de nouveau parmi nous, accompagné de **Mme Line Potvin,** afin de faire la promotion de son produit qui connaît une popularité grandissante depuis les deux dernières années.

Bombardier Aéronautique nous a fait, encore une fois cette année, l'honneur de sa présence. **M. Christ Langan** y présentait les avions d'affaires et régionaux.

Précisons que le 9 janvier dernier, la société annonçait la livraison d'un premier biréacteur d'affaires Challenger 300. L'appareil livré à Bombardier Business Jet Solutions est destiné à être exploité dans le cadre du programme des avions en multipropriété de Bombardier Flexjet. Avec le premier vol effectué au début 2004, le Challenger 300 devient officiellement le premier avion spécialisé du segment de marché des superintermédiaires à entrer en service.

Représenté par son président **M. Yves Paradis** et sa nouvelle directrice du développement des affaires, **Mme Diane Perron, le Centre d'expertises en technologies** (CET) propose à sa clientèle une vaste gamme de services allant de la certification en aéronautique, en passant par l'innovation et le développement de produits, sans oublier la propriété intellectuelle. Que ce soit, par exemple, pour l'installation d'un support de caméra externe ou encore d'un garde éclaboussure d'hélice sur hydravion, CET possède l'expertise nécessaire permettant de mener à terme vos projets.

Se spécialisant dans la remise à neuf de pales de rotors d'hélicoptères et avec pignon sur rue dans plus de cinq pays, **Composite Technology** est en mesure d'offrir des services de grande qualité. Elle compte parmi ses clients des sociétés de renom telles Bell Helicopter, Eurocopter et Schweizer.

C'est **M. Georges N. Prigroski,** directeur général, qui était avec nous pour l'occasion. L'entreprise, dont le siège social est situé à Winnipeg, est une division de **Composite Technology** de Grande Prairie au Texas.

L'AQTA est toujours très fière d'accueillir à son congrès **l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA). M. André Marcil, Mme Diane Lamothe et M. Louis-Marie Dussault** ont encore une fois démontré cette année, que l'ÉNA se situe parmi les plus grandes écoles d'aérotechnique au pays.

Chaque stagiaire bénéficie d'un programme d'études personnalisé qui répond aux besoins du marché.

Alternance travail – études, stages en entreprise et aide au placement sont des services offerts par l'institution. De nombreux techniciens d'entretien d'aéronefs travaillant chez Air Canada et Air Transat sont passés par l'ÉNA du Collège Édouard Montpetit.

Environnement Canada avait délégué **M. Luc Mercier et Mme Chantal Mathieu** qui sont venus informer les congressistes sur la réorganisation de leur service à travers le pays.

Ce qu'il faut retenir c'est qu'après 2004, le territoire canadien sera divisé en deux parties. L'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes pour la première, et les provinces de l'Ouest pour la seconde. Pour le secteur Est, c'est une trentaine de météorologues qui seront mis à la disposition des usagers. Par ces nouvelles mesures, Environnement Canada a voulu baisser ses coûts mais aussi assurer une plus grande standardisation et une meilleure interaction avec sa clientèle.

Une équipe fort agréable qu'il nous a été donné de rencontrer,

celle **d'Infolution. M. Pierre-Paul Provost**, président, et **Mme Guylaine Gauthier**, vice-présidente, s'étaient donnés comme mission de faire connaître davantage les divers champs d'activités dans lesquels l'entreprise se spécialise.

Infolution a vu le jour en 1996. Depuis, la société a connu une progression constante. Infolution c'est aussi DesignAir Aviation Inc, dédiée à la conception des procédures de vol aux instruments.

En sept ans d'existence, Infolution a su se bâtir une clientèle solide incluant de prestigieuses organisations telles OACI, Boeing Commercial Airplanes, Icelandick CAA, Guatemala DGCA, Skylink USA, et enfin NAV CANADA et Transports Canada qui ont aussi fait appel à l'expertise d'Infolution.

On peut obtenir plus d'informations sur l'entreprise et les services qu'elle propose en consultant son site www.infolution.ca.

En plus d'offrir aux participants une présentation expliquant les mesures de réduction des coûts et la révision des redevances, **NAV CANADA** avait aussi son kiosque dans la salle d'exposition de l'AQTA.

Mme Joanne Coughlin et Mme Jeanne d'Arc Crowe ont donné aux congressistes une pléiade d'informations plus intéressantes les unes que les autres.

Comme à chaque année, nos bons amis de **Pétro T**, avec en tête **M. Serge Touchette et M. Michel Maltais**, nous offraient gracieusement un magnifique salon de détente. Plusieurs personnes en ont profité pour échanger et qui sait peut-être conclure de bonnes affaires ?

L'AQTA pouvait compter à nouveau sur la présence d'une l'équipe de **Pratt & Whitney Canada** soit **M. Denis Latremouille et M. Alain Poliquin.**

Rappelons-nous qu'à la même période l'an dernier, Cessna Aircraft dévoilait avoir choisi le moteur PW 615F pour propulser le Citation Mustang. Il semble que les résultats de ce partenariat soient concluants puisque le 9 décembre dernier, Pratt & Whitney annonçait la réussite des premiers essais effectués en atteignant une poussée au décollage de 600 kg, exigée par le constructeur de l'appareil. L'entreprise de Longueuil s'est dite confiante d'obtenir l'approbation du PW 615F d'ici 2005.

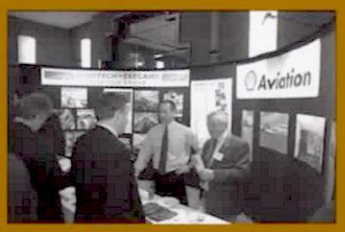
Sennheiser Canada était de nouveau très bien représenté cette année avec en tête **M. Tim Mell**, responsable du développement des affaires produits aviation, qui était accompagné par **Mme Linda Bisson.** Ceux-ci ont profité de l'occasion pour faire la promotion de leurs nombreux produits disponibles s'adressant principalement aux pilotes. Pour le 28e Congrès de l'AQTA, Sennheiser offrait aux congressistes l'opportunité de faire l'essai des différents modèles de casques *NoiseGard* utilisés par de nombreuses compagnies aériennes à travers le monde.

Fidèle exposant depuis plusieurs années au congrès de l'AQTA, **Services d'Aviation Innotech - Execaire et Produits Shell Canada** étaient représentés par **M. Bertrand Carrier, M. Irené Caron, M. Garry Smith, M. Louis zDeveault** et **M. Serge Lanthier.**

Avec son siège social situé à Montréal, l'entreprise procure du travail à plus de 3000 employés répartis sur ses bases de Vancouver, Toronto et ailleurs au pays. Innotech–Execaire offre divers services en aviation tels la gestion d'aéronef, les services techniques sans oublier le nolisement exécutif. Elle dessert plus de 10 000 aéroports en Amérique du Nord et offre à sa clientèle une expérience de 40 ans dans le domaine.

Thabet AeroPlus & Thabet Thrush étaient très fiers de présenter le Thrush T 65-660. Utilisé pour combattre les incendies de forêt par attaques initiales, l'appareil offre un rapport qualité-prix exceptionnel. Thabet Thrush, présidé par **M. Raymond Thabet**, est le distributeur pour le Canada tant pour la vente, le service que le support à la clientèle. **M. Léo Lejeune** et **M. André Cantin** ont profité de l'occasion pour faire la promotion de ce qui pourrait devenir l'outil de travail permettant de redéfinir les forêts québécoises.

Lorsqu'on parle des produits Cessna, le premier nom qui nous vient en tête est le Caravan. **M. Ken Wilson**, président de **Wilson Aircraft**, distributeur autorisé du Cessna Caravan, était avec nous afin de louer les mérites de cet appareil conçu pour être utilisé dans toutes les conditions ce qui en fait l'un des avions les plus polyvalents et performants à travers le monde. Plusieurs corps de police et organisations gouvernementales utilisent le Caravan pour leurs opérations aériennes, dont la GRC et la US Navy.



En décembre dernier, **Groupe Hauts-Monts Inc** annonçait **l'acquisition d'un hangar** de vingt-cinq (25 000) mille pieds carrés. Ainsi, toutes les activités du secteur aviation de l'entreprise sont maintenant déménagées dans cet édifice situé au 611 de la 6e Avenue à Aéroport International Jean-Lesage de Québec.

Cette transaction s'inscrit dans la stratégie de développement de **True North Aviation Inc** qui offre des services de maintenance et de courtage pour les achats et les ventes d'avions.

Une autre entreprise du Groupe se retrouve également sous le même toit soit **Élect-Avi Ltée** qui, depuis 1976, est reconnue comme étant un leader dans la vente, l'installation et la réparation d'équipement avionique.

Cette entreprise a profité de l'occasion pour améliorer ses installations et investir dans de nouveaux équipements plus modernes.

Cette année, le **Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada** (SSAC 2004) aura lieu au **Sheraton Centre de Toronto du 19 au 21 avril.** Des séances plénières, des ateliers axés sur l'aspect opérationnel et des conférenciers seront, entre autres, au programme de cette rencontre qui aura pour thème « L'avenir de la sécurité aérienne ».

Depuis le 1er janvier 2004, M. **Brian Jenner** occupe à temps plein la fonction de **président et chef de la direction d'Helicopter Association of Canada.** D'ailleurs, il organise présentement le 8e Congrès de HAC qui aura lieu à Ottawa les 4 au 6 avril 2004. Une soixantaine d'exposants et plusieurs centaines d'intervenants oeuvrant dans le transport héliporté prendront part à l'événement. Il est possible d'obtenir plus d'information en consultant le site internet de HAC au www.h-a-c.ca

Une **nouvelle compagnie d'entretien pour les avions d'affaires** a ouvert ses portes à Montréal en décembre dernier. **Montreal Jet Center (MJET)** est situé au 685 boul. Stuart Graham à Dorval dans un hangar de 80 000 pieds carrés.

L'entreprise est constituée d'un consortium de compagnies d'aviation soit DEM Capital Inc., un spécialiste dans l'entretien et la rénovation complète d'aéronef, et Elisen Technologies, une société d'ingénierie en aéronautique certifiée comme DAO par Transports Canada. Une partie du consortium de MJET est formée d'une alliance stratégique avec DeCrane Aircraft de El Segundo, CA, qui a une nouvelle division, DeCrane Cabin Interiors Canada (DCIC), laquelle effectue de la remise à neuf d'intérieur d'aéronef dans les installations de MJET. La compagnie a également conclu une alliance avec ACASS Ltd. de Montréal, qui gère plusieurs avions d'affaires pour des clients canadiens.

MJET compte créer plus de 75 emplois dans ses deux premières années d'exploitation. De récentes améliorations et modifications au hangar ont été faites au coût de plus d'un million de dollars. M. Eric Guimond, préside MJET.

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

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
- Magnétos et carburateurs
- Cylindres Continental, Lycoming et Pratt & Whitney
- Tuyaux flexibles
- Tous les accessoires de moteur

QUOI DE NEUF?

Au mois de janvier dernier, le conseil d'administration d'**Aéroport de Québec inc.** annonçait la nomination de Mme **Ghyslaine Collard** au poste de directrice générale.

Détentrice d'une maîtrise en gestion de projets et d'un baccalauréat en administration, option finances, décernés par l'Université du Québec à Chicoutimi, Mme Collard est une gestionnaire aguerrie, qui apporte avec elle l'expérience acquise dans le domaine du transport au cours des 25 dernières années.

Avant cette nomination, elle a occupé les postes de directrice générale et de vice-présidente aux opérations et au développement, successivement pour le compte de l'Administration portuaire du Saguenay (anciennement Port Saguenay) et de l'Administration portuaire de Québec. La direction et les membres de l'AQTA lui souhaitent la bienvenue et bonne chance.

Les États-Unis pourraient relancer la conquête de l'espace. Plusieurs agences américaines travaillent actuellement avec la **Maison-Blanche** sur un **programme d'exploitation spatiale ambitieux.** Même si les autorités concernées refusent de confirmer les rumeurs, des partisans de la conquête spatiale soutiennent détenir des informations leur permettant de croire qu'un projet est présentement à l'étude, et ce, depuis juillet dernier.

Les scientifiques s'interrogent maintenant à savoir si la conquête de Mars serait possible. La commission qui a enquêté sur les accidents survenus au cours des dernières années, dont celui de la navette Columbia, préconise une mission clairement définie et planifiée. Rappelons que le programme Apollo avait été abandonné en 1972.

Eurocopter célèbre ses **20 ans** de présence au Canada! En effet, c'est en 1984 que l'hélicoptériste s'est installé à Fort Érié en Ontario dans une usine de 100 000 pieds carrés. Elle fournit une gamme complète d'appareils polyvalents, de l'Ecureuil AS 350 et AS 355, en passant par le BO105 et le BK 117 jusqu'au Dauphin et le Super Puma MK1-MK2. Elle a introduit sur le marché le biturbine léger Colibri EC 135 et le monomoteur léger EC 120.

Rappelons qu'au Canada, Eurocopter a également un Centre de service à la clientèle situé à Montréal et qu'elle fait partie de la division aéronautique d'European aeronautic and defence company (EADS) qui regroupe également ATR (avion de transport régional), Socata (aviation légère) et EFW (Conversion fret / passager). En 2003, le chiffre d'affaires d'Eurocopter a été en hausse, ce qui lui a permis de confirmer sa position de leader avec 45 % de parts du marché mondial, dont 53% pour le secteur civil et parapublic.

Le début de la nouvelle année a été marqué par des modifications au sein du personnel de Transports Canada.

Depuis le 5 janvier, M. **Jean Desjardins** occupe le poste de **gestionnaire régional de l'aviation générale,** (514) 633-3297. Celui-ci possède une expérience de seize ans dans l'industrie comme pilote d'hélicoptères et d'avions. Il a commencé sa carrière en tant qu'instructeur de vol au Cégep de Chicoutimi, poste qu'il a occupé jusqu'en 1987. Il fut alors nommé comme enquêteur d'accident d'aéronefs au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) et, en 1997, gestionnaire régional du BST à Dorval.

Il succède à Mme **Madeleine Deshaies** qui a accepté un détachement au poste de **commissaire de la navigation aérienne à l'OACI.** À ce titre, elle remplacera M. Roger Maltais. Notez que Mme Deshaies est la première femme à occuper un poste de commissaire au sein de cette organisation.

De plus, deux personnes travaillant déjà pour Transports Canada ont maintenant de nouvelles affectations. M. **Richard Fortier** est **gestionnaire régional à la maintenance,** (514) 633-3696, et M. **Jean-Marie Richard** occupe le poste de **gestionnaire régional à la certification des aéronefs** (514) 633-3593.

Depuis le 27 février dernier, **AirMédic** est **propriétaire de l'édifice** situé au 555 de la 5e rue à l'Aéroport international Jean-Lesage à Québec.

Cette acquisition fut rendue possible grâce à l'aide financière de Desjardins Sécurité Financière et de la Fédération des caisses populaires Desjardins du Québec. AirMédic y installera sa centrale d'affectation des ressources et de coordination des appels d'urgence aéromédicale.

Mise en opération
PHASE I
« Le partenariat démarre »

Programme d'achat collectif d'AERO ASSURANCE