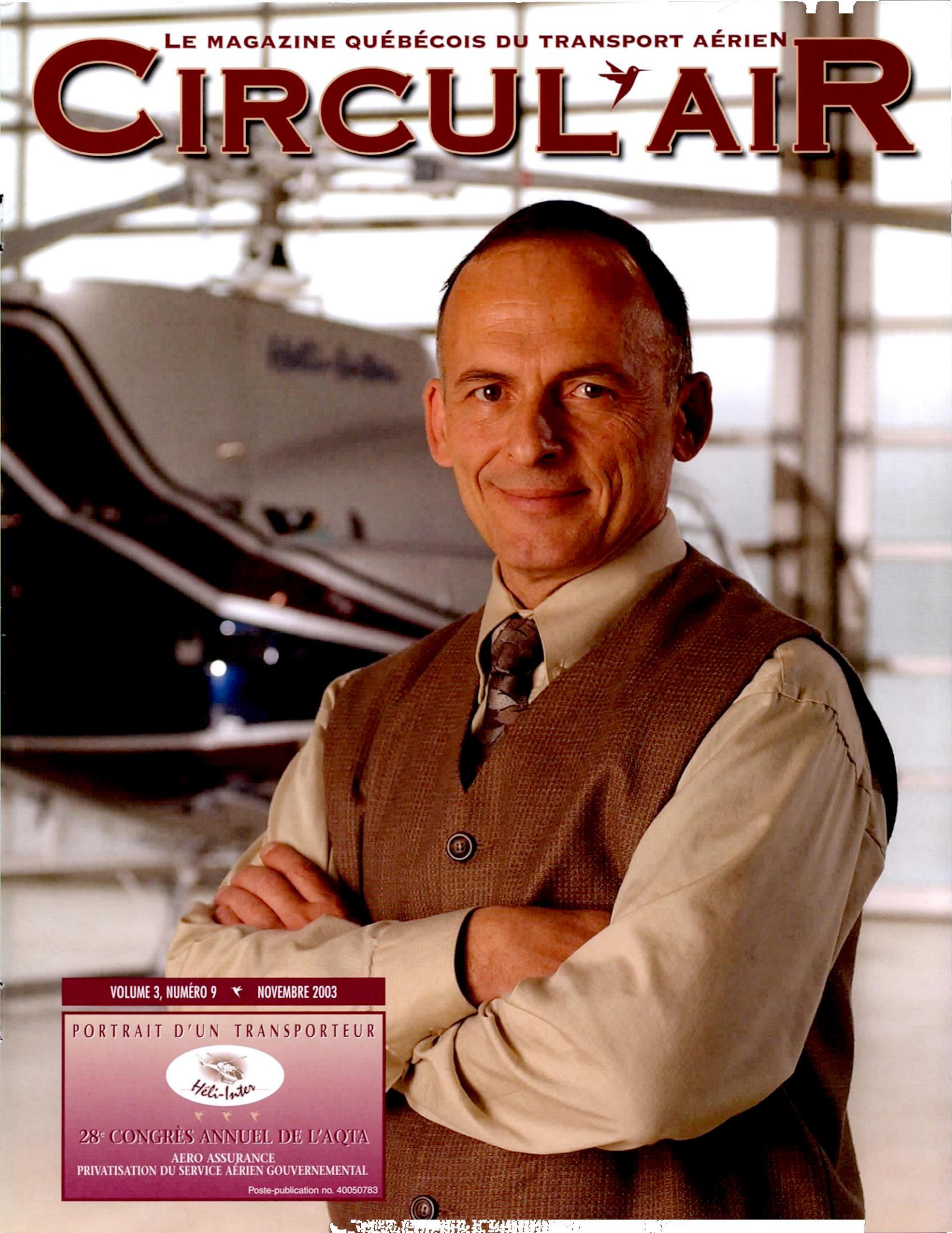
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 3, NUMÉRO 9 NOVEMBRE 2003

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Héli-Inter

28e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

AERO ASSURANCE

PRIVATISATION DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Poste-publication no. 40050783

NE MANQUEZ PAS L'ÉVÉNEMENT DE L'ANNÉE POUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN QUÉBÉCOIS !

LE 28e CONGRÈS ANNUEL DE L'

2 ET 3 DÉCEMBRE 2003
HÔTEL LOEWS LE CONCORDE DE QUÉBEC

Des sujets d'actualité seront à l'honneur dont AERO ASSURANCE et LA PRIVATISATION DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Pour information et formulaire d'inscription, consultez notre site www.aqta.org ou contactez-nous au (418) 871-4635

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 Parizeau Inc.
Aon Reed Stenhouse Inc.

Quand vient le temps de ***vous poser...***

***reposez-vous chez* Pétro Air** Services inc.

Retrouvez la gamme complète des produits pétroliers Esso et faites le plein de services hors de l'ordinaire. Une équipe de professionnels s'engage à tout mettre en œuvre pour répondre promptement à vos besoins de façon courtoise et efficace.

Lors de votre prochain vol, choisissez l'excellence d'une équipe en pleine expansion : Pétro Air Services inc. et Esso.

CYQB-418-877-4419 • CYZV-418-968-3636 • CYHU-450-656-7880

Sept-Îles
Québec
Saint-Hubert

Pétro Air SERVICES inc.

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR
Le magazine québécois du transport aérien

Notre couverture :

Guy Gonthier
Gest. des opérations
Héli-Inter

Éditeur : **Brian Jenner**

Rédactrice en chef : **Johanne Lemelin**

Rédacteur : **Daniel Adams**

Publicité : **Daniel Adams**
Johanne Lemelin

Collaboration : **John McKenna, AQTA**
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 9

ÉDITORIAL 4 LA RÉINGÉNIERIE DOIT INCLURE LA PRIVATISATION DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

ACTUALITÉ 5 NORDTECH AÉROSPATIALE VEUT INVESTIR 60 M$ À L'AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE

22 LES RÉSULTATS SE FONT ATTENDRE CHEZ QUÉBÉCAIR EXPRESS

DES AMÉRICAINS INTÉRESSÉS PAR AIR CANADA

LE 600, 6e AVENUE

AQTA 6 MERCI BRIAN POUR TES 20 ANS DE LOYAUX SERVICES !

DOSSIERS 7 RÉUNION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AQTA

AÉRO ASSURANCE

8 NOUVEAUX MEMBRES

RAC ✦ COIN 9 PLAN DE VOL

CCRAC

LE BUREAU RÉGIONAL DE TRANSPORTS CANADA CONSULTE L'INDUSTRIE

28e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA 16 PROGRAMME
17 KIOSQUES ET CONFÉRENCIÈRE

DROIT 10 LES DROITS DE LA PERSONNE ET LES RELATIONS DU TRAVAIL

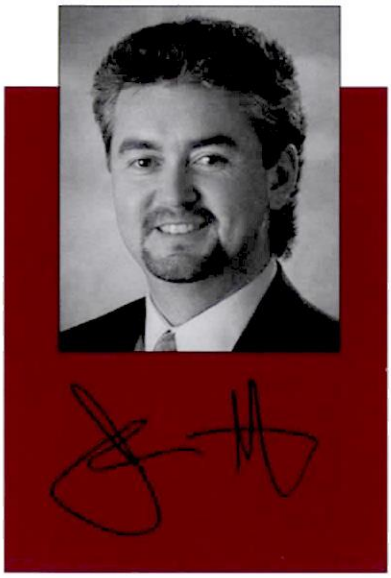
PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR 11 À 14 HÉLI-INTER

PORTRAIT DES GENS 15

QUOI DE NEUF ? 18 À 21

ÉDITORIAL

LA RÉINGÉNIERIE DOIT INCLURE LA PRIVATISATION DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL



JEAN TREMBLAY
Président du
conseil d'administration
de l'AQTA

L'année 2003 tire presque à sa fin et nous pouvons d'ores et déjà affirmer qu'elle a été très mouvementée. La guerre en Irak et ses conséquences sur nos relations avec les États-Unis, la crise du SRAS, l'embargo sur le bœuf canadien et l'augmentation faramineuse des primes d'assurance sont certainement parmi les événements les plus marquants qui ont eu des retombées néfastes sur notre industrie.

Bref, les zones de turbulence se succèdent constamment dans notre milieu et cela depuis trop longtemps. Le monde québécois de l'aviation a grandement besoin d'un ciel plus clément.

Depuis leur arrivée au pouvoir en avril dernier, les Libéraux tiennent le même discours : l'avenir du Québec passe par la réingénierie de l'État. Cette restructuration pourrait signifier une bonne nouvelle pour les transporteurs aériens qui se traduirait par la privatisation du Service aérien gouvernemental (SAG). Il est incontournable que la privatisation et le partenariat - plutôt que la concurrence - avec le secteur privé soient retenus comme les seules solutions viables pour moderniser le modèle québécois.

La privatisation du SAG procurerait un nouveau départ pour les transporteurs aériens du Québec. Les exploitants auraient accès à des marchés actuellement inaccessibles au secteur privé. Ils pourraient devenir plus compétitifs et en bout de ligne, c'est l'ensemble de la population qui en sortirait gagnant. Les prix, le service, la sécurité et la rentabilité seraient au rendez-vous. L'État pourrait enfin se débarrasser du fardeau financier injustifié et inefficace qu'est le SAG.

Les gouvernements précédents n'ont jamais trop su que faire de ce service et ministères après ministères s'en sont débarrassés sous un prétexte ou un autre. Ils ont toujours évité d'admettre publiquement l'évidence : Le Service aérien gouvernemental n'a plus sa raison d'être.

En privatisant le SAG, l'État contribuerait à la création d'emplois et ses retombées enrichiraient notre économie, ce qui cadre parfaitement avec l'orientation du partenariat avec le privé que prône le gouvernement. L'expertise québécoise en matière de transport et de travail aérien serait bonifiée, plus compétitive et entre les mains d'entreprises québécoises spécialisées dans ce domaine, là où elle se doit d'être.

Depuis ses débuts, l'AQTA prône que l'ensemble des activités aériennes commerciales au Québec doivent appartenir à l'entreprise privée. Il est évident qu'elle va continuer ses démarches afin d'atteindre cet objectif, car nous n'avons jamais été si près du but. Nous souhaitons vivement que nos dirigeants maintiennent leur discours actuel et qu'ils saisissent cette occasion unique de passer de la parole aux actes.

Je vous invite à vous joindre à nous lors du 28e Congrès annuel de l'AQTA, les 2 et 3 décembre 2003. L'éventuelle privatisation du Service aérien gouvernemental sera l'un des sujets chauds à l'ordre du jour.

NORDTECH AEROSPATIALE VEUT INVESTIR 60 M$ À L'AEROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUEBEC

À peine 24 heures après avoir accueilli son premier client, un Boeing 727 de la compagnie Sunworld basée au Kentucky, le président de NordTech Aérospatiale, M. Luc Filiatreault, annonçait son intention d'agrandir ses installations actuelles. Si le projet se concrétise, la superficie du hangar sera quadruplée et nécessitera un investissement total de plus de 60 M$.

Dans une entrevue accordée au Journal de Québec, M. Filiatreault précise vouloir faire de son entreprise l'une des plus importantes dans l'entretien de gros porteurs à travers le monde.

Rappelons qu'à l'automne 2002, Luc Filiatreault parlait de créer 750 nouveaux emplois directs, ce qui en ferait le plus important employeur privé à Québec. Présentement, NordTech procure du travail à 90 techniciens, et une soixantaine d'autres seront embauchés sous peu.

Un potentiel énorme

Avec 80 000 pieds de superficie, le hangar de NordTech peut actuellement recevoir quatre avions de type Boeing 737. « Le projet d'agrandissement est vital et nous permettra d'évoluer dans un marché évalué à 10 milliards de dollars annuellement. » de dire le président. En moyenne une inspection d'avion, obligatoire à chaque 3 000 heures de vol, peut coûter à son propriétaire près d'un demi million de dollars dépendamment de l'âge de l'appareil.

NordTech se spécialise dans les vérifications de type C (C Check) qui nécessitent généralement 10 000 heures de travail et durent en moyenne trois semaines. Tout est passé en revue : système hydraulique, train d'atterrissage, toilettes, en passant par la pose de tapis et la finition intérieure.

L'Aéroport de Québec : L'endroit parfait

Pour M. Filiatreault, l'aéroport de Québec offre des avantages importants par rapport à d'autres endroits au Québec. Par exemple, compte tenu de la faible densité du trafic, on peut y atterrir plus facilement qu'à Dorval. De plus, Québec est près de grands centres comme Boston et Montréal. NordTech veut aussi attirer une clientèle de la France, de l'Angleterre et d'Europe de l'Ouest.

MERCI BRIAN
POUR TES 20 ANS DE LOYAUX SERVICES !

LE 600, 6e Avenue

Le 18 novembre 1983, les membres de l'Association ont nommé M. Brian Jenner directeur de la section des hélicoptères sur le Conseil d'administration de l'AQTA. Il était alors à l'emploi des Hélicoptères Trans-Québec. L'année suivante, il devient également vice-président de ce même conseil.

Il a débuté sa permanence pour l'Association en mai 1985 à titre de directeur exécutif et depuis le 18 octobre 1989, il est président et chef de la direction de l'AQTA ainsi que l'éditeur du Magazine Circul'Air. M. Brian Jenner quittera ces fonctions le 31 décembre 2003.

Nous saluons aujourd'hui son départ et surtout nous le remercions d'avoir fait grandir l'Association. Il a permis que l'AQTA devienne un organisme reconnu et apprécié de toutes les instances tant privées, que publiques ou gouvernementales. Nous lui souhaitons bonne chance dans ses projets.

RÉUNION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AQTA

Outre les derniers développements dans le dossier AERO ASSURANCE, le point à l'ordre du jour qui a retenu l'attention des membres du conseil d'administration lors de la rencontre du 15 octobre dernier était la privatisation du Service aérien gouvernemental.

Nous avons appris de source sûre que dans le processus de réingénierie de l'État, le SAG pourrait être privatisé. Le sera-t-il pour l'ensemble de ses services ou quelques-uns seulement, la question demeure ? Toutefois, il semble qu'une décision sera rendue d'ici au printemps 2004.

Évidemment, l'AQTA ne regardera pas l'avion passé. Nous voulons être partenaire dans le processus décisionnel et prendre position dans ce dossier. Entre autres, notre industrie vit des moments particulièrement difficiles et nul doute que le fait que des voyageurs gouvernementaux soient transportés par des entreprises privées redonnerait un peu de vigueur à l'ensemble de notre communauté. Il est important de s'impliquer maintenant qu'une porte est enfin ouverte.

Lors du Congrès, une présentation sera faite à ce sujet afin qu'ensemble nous puissions discuter de votre avenir et établir l'énoncé de principes qui sera présenté en votre nom au gouvernement provincial.

AERO ASSURANCE

Afin d'obtenir la caution nécessaire pour pouvoir déposer les lettres patentes d'AERO ASSURANCE, le comité des assurances de l'AQTA a demandé l'adhésion au Groupe Promutuel de la Société mutuelle. Malheureusement, notre requête a été refusée principalement parce que le Groupe a peur de l'inconnu et hésite à s'engager dans un secteur hors de sa compétence traditionnelle. Toutefois, leurs arguments étaient très discutables et surtout surmontables. Nous avons donc fait appel de leur décision auprès de l'Inspecteur général des institutions financières de qui nous espérons recevoir une réponse d'ici la fin novembre.

Parallèlement, une délégation composée de M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, de M. John McKenna, vice-président de l'AQTA et de M. Denis R. Boucher, conseiller spécial à la direction de l'AQTA, a rencontré le sous-ministre adjoint du ministère du Développement économique et régional, M. Gilles Demers. Très à l'écoute de nos propos et convaincu du succès de notre projet, M. Demers s'interroge toutefois à savoir : pourquoi le gouvernement ou quiconque cautionnerait AERO ASSURANCE alors que les seuls bénéficiaires de cette garantie seront les transporteurs aériens québécois ? Ne serait-il pas normal que ces derniers s'impliquent davantage dans ce projet ? Nous répondrons à ces questions lors de la présentation sur AERO ASSURANCE qui aura lieu le 3 décembre prochain lors du Congrès de l'AQTA.

TUBOQUIP INC.

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

Aeroquip

AÉRONAUTIQUE ET INDUSTRIEL

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

ATELIER APPROUVÉ
DOT #44-92
& CERTIFIÉ ISO 9002

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

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

GROUPE d'AVIATION
INNOTECH–EXECAIRE
INNOTECH AVIATION SERVICES

Bureau chef
212, 2e Avenue
Aéroport de Québec
Ste-Foy (Québec) G2G 2T2
Tél.: (418) 872-3717
Fax: (418) 872-9498

QUÉBEC	
Services	(418) 872-3717
	(418) 872-3718
Unicom	123.0
DORVAL	
Services	(514) 636-5870
Fax	(514) 636-9036
Unicom	129.3
OTTAWA	
Services	(613) 736-5959
Fax	(613) 736-5925
Unicom	123.0
HALIFAX	
Services	(902) 873-3737
Fax	(902) 873-3936
Unicom	123.4
GANDER	
Services	(709) 256-3431
Fax	(709) 256-4101
Unicom	122.8
MONT-JOLI	
Services	(418) 775-4020
Fax	(418) 775-3398
Mini-Page	(418) 727-2190
SEPT-ÎLES	
Services	(418) 962-3143
Fax	(418) 968-3133
BAGOTVILLE	
Services	(418) 677-2555
Fax	(418) 677-1233
Mini-Page	(418) 693-7116
WABUSH	
Services	(709) 282-5525

Vendeurs
Produits
Aviation

NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA

ACTIFS

AÉRO CLUB DE LONGUEUIL
7 007, rue de la Savane
Courrier interne : 05BZ2
St-Hubert (Québec)
J3Y 3X7
Tél : (450) 468-7781
real.gagne@pwc.ca
M. Réal Gagné, Directeur

De sa base située à l'Aéroport de St-Hubert, Aéro Club de Longueuil oeuvre à titre d'école de pilotage. Elle forme uniquement les employés de Pratt & Whitney Canada, ou les membres de leur famille, à l'aide d'un Cessna 152 et d'un Cessna 172.

Certains pilotes professionnels que l'Aéro Club de Longueuil a déjà formés offrent leur service comme bénévoles pour l'organisme Vol d'espoir *(Hope Air)*. Depuis leur intégration à Vol d'espoir en 2000, six voyages ont été faits par les pilotes de l'Aéro Club de Longueuil, principalement en Abitibi.

AÉRO LOCATION ABITIBI INC.
789 route 395, C.P. 566
Aéroport d'Amos
Amos (Québec)
J9T 3A8
Tél. : (819) 732-9444
Téléc. : (819) 732-9712
M. Pierre Dénommé, Président

Aéro Location Abitibi offre des services de formation en pilotage soit la licence de pilote de loisir, de pilote privé ou professionnel et différentes qualifications dont sur flotteurs.

À cette fin, elle exploite un Cessna 172 sur flotteurs et un Cessna 150 lesquels sont stationnés à sa base principale située à l'Aéroport d'Amos.

L'entreprise propose également à ses clients des services de location à long terme d'aéronefs, particulièrement pour des hydravions.

JETSGO CORPORATION
7 800, Côte-de-Liesse
St-Laurent (Québec)
H4T 1G1
Tél. : (514) 344-7100
Téléc. : (514) 733-1376
info@jetsgo.net
www.jetsgo.net
Michel Leblanc, Président

C'est le 28 mai 2002 que M. Michel Leblanc a lancé officiellement Jetsgo, un transporteur aérien à tarifs réduits. De sa base principale située à Dorval, l'entreprise offre présentement des vols réguliers vers Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal, Halifax, Charlottetown, Sydney, Stephenville, St-Jean, New York, Las Vegas, Orlando, St-Petersburg, Fort Myers et Fort Lauderdale.

Sa flotte aérienne est composée de onze (11) Boeing Super 80s (MD-80), lesquels sont loués.

ASSOCIÉS

AIRMÉDIC
104, rue #1
Aéroport de Chicoutimi
St-Honoré (Québec)
G0V 1L0
Tél. : (418) 673-3838
Urgence médicale : 1-877-963-3322
Téléc. : (418) 673-3088
fondation@airmedic.net
www.airmedic.net
M. François Rivard, Président

Fondé le 21 mars 2000, AirMédic est un organisme humanitaire et privé qui, grâce à un financement privé, poursuit une activité indépendante d'ambulance aérienne au service des patients du Québec.

Les interventions de sauvetages médicaux et d'interhospitaliers se distinguent par un personnel médical spécialisé, ayant suivi un programme de formation de 140 heures en aéromédical accrédité par le M.E.Q. (Fondation AirMédic & Centre québécois de formation en aéronautique).

Cet organisme compte sur 95 professionnels de la santé, médecins, infirmiers, inhalothérapeutes et paramédics. Ils sont basés dans quatre régions du Québec soit le Saguenay Lac-Saint-Jean, Québec, Mauricie et Montréal. C'est un organisme à but non lucratif qui applique les principes de la REGA, www.rega.com, en Suisse.

BROUWERS CLAIMS CANADA
1 470, rue Huet
St-Bruno de Montarville (Québec)
J3V 3L5
Tél. : (450) 653-0807
Sans frais : (888) 744-0807
Téléc. : (450) 653-0807
Sans frais : (888) 863-9450
gnobert@brouwerinterspect.ca
www.brouwerclaimscanada.ca
M. Gilles Nobert,
Expert en sinistre aviation

Aux assureurs, aux assurés et aux courtiers, Brouwer Claims Canada & Co. Ltd. offre les services d'experts en sinistre aviation. Le bureau situé à St-Bruno de Montarville fait partie d'une grande famille qui a également des bureaux en Colombie-Britannique (16), Alberta (8), Saskatchewan (4), Manitoba (1), Ontario (2), Québec (11) et Nouvelle-Écosse (1).

L'entreprise regroupe 150 experts au total et son siège social se trouve à Vancouver quoique le siège social du service de l'aviation est situé à St-Bruno.

FAITES COMME EUX ET DEVENEZ MEMBRE DE L'AQTA !

À CET EFFET, CONSULTEZ NOTRE SITE WWW.AQTA.ORG

OU ENCORE TÉLÉPHONEZ-NOUS AU (418) 871-4635

PLAN DE VOL

Un de nos membres nous a contactés, car il s'indignait quant à la production des plans de vol pour les vols multiples de courte durée effectués sur une base habituelle. Comme le résultat de nos recherches à ce sujet peut intéresser plusieurs exploitants, en voici un résumé.

Dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui nous devons référer au RAC 703.18-Plan de vol d'exploitation, lequel comptent trois paragraphes dont le (1) qui réfère à la Norme 723.18. Celle-ci détaille toutes les informations pertinentes à la production d'un plan de vol.

En consultant l'article N743.18 du Document d'orientation sur le Règlement et les Normes, on constate que dans le cas que nous analysons aujourd'hui, l'information que doit transmettre le pilote au moment du vol peut se limiter aux escales, au carburant et au nombre de passagers à bord. Toutefois, cet article ne vous libère pas de toutes les autres exigences concernant les plans de vol.

Le R743.18(2)-Plan de vol exploitation, Endroit, dit entre autres que : « les détails pertinents à chaque vol doivent toujours être en possession et à la portée d'un responsable au sol. » et dans le R743.18(3)-Conservation des plans de vol exploitation, Transports Canada exige notamment que : « les renseignements pertinents soient disponibles pour recréer les données de vol opérationnelles à des fins de vérification, d'inspection, d'enquête ou de sécurité des vols » et « les données stockées peuvent être présentées à Transports Canada dans un format acceptable sur papier dans les 72 heures suivant une demande ».

Selon notre interprétation de ces informations et après vérifications auprès des représentants de Transports Canada, nous sommes en mesure de vous informer que vous pouvez simplifier la production de vos plans de vol pour les vols que vous effectuez sur une base habituelle.

À cet effet, une personne responsable au sol, telle qu'un répartiteur, doit avoir en sa possession un plan de vol partiel qui doit inclure toutes les informations exigées par la Norme 723.18 à l'exception des trois items mentionnés à l'article N743.18. Au moment du vol, le pilote n'aura qu'à donner les escales, le carburant et le nombre de passagers à bord à la personne responsable au sol, laquelle complètera ainsi le plan de vol final. Vous répondrez ainsi aux exigences du R743.18(2). Par la suite, vous devrez garder une version électronique ou papier le plan de vol final afin de pouvoir respecter le R743.18(3) qui exige que vous deviez présentez ce document dans les 72 heures suivant la demande d'un représentant de Transports Canada.

Pour pouvoir utiliser cette simple procédure, vous devez cependant faire une modification à cet effet dans votre Manuel d'exploitation. Toutefois, il nous semble que d'adopter cette méthode de travail allégerait considérablement le fardeau administratif de votre personnel

CCRAC

Les 10, 11 et 12 septembre dernier, les représentants de l'AQTA ont participé à la rencontre bi-annuelle du Comité technique VII du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) dont le principal point à l'ordre du jour était l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial.

Le CCRAC est un organisme regroupant des représentants du gouvernement et du milieu de l'aviation particulièrement d'un grand nombre d'organismes ne faisant pas partie de Transports Canada. Chaque représentant fait valoir le point de vue de son secteur d'activité. Des gestionnaires, syndicats, constructeurs et associations professionnelles sont appelés à siéger au CCRAC. Lors de ces rencontres, nous étudions et recommandons soit l'adoption, la modification, le retrait ou de différer les propositions de modification au Règlement de l'aviation canadien (RAC). Les propositions adoptées sont ensuite retournées à la division responsable pour vérification avant d'être transmises au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC) pour sanction et publication.

Le CCRAC tient normalement deux rencontres par année, la prochaine aura lieu au printemps.

LE BUREAU RÉGIONAL DE TRANSPORTS CANADA CONSULTE L'INDUSTRIE

Les représentants de quatre transporteurs aériens et de l'AQTA participaient, le 9 octobre dernier, à une réunion des surveillants de l'Aviation civile. Transports Canada a organisé cette activité, la première en son genre, avec pour objectif de rencontrer et échanger avec des représentants de leur client concernant la qualité de leur service et pour que nous puissions travailler ensemble pour continuer d'améliorer la sécurité dans le contexte actuel.

Entre autres, cette rencontre a permis aux représentants de l'industrie d'exprimer leurs doléances aux nombreux gestionnaires de Transports Canada présents tant sur l'applicabilité de la réglementation, la qualité des services offerts et d'autres sujets tels le problème du cabotage aux États-Unis et les audits conjoints. Dorénavant, Transports Canada s'est engagé à tenir de telles consultations sur une base régulière.

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.

LES DROITS DE LA PERSONNE ET LES RELATIONS DU TRAVAIL

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

L'avènement de la *Charte canadienne des droits et libertés* ainsi que des chartes et codes provinciaux en matière des droits de la personne a changé le droit de l'emploi au Canada et au Québec. En effet, ces instruments législatifs, y incluant la *Loi canadienne sur les droits de la personne,* interdisent la discrimination et protègent dans une certaine mesure, en matière de relations d'emploi, les droits et libertés fondamentaux.

Au-delà des cas les plus évidents, la jurisprudence à ce sujet a évolué et, tout récemment la Cour suprême a rendu deux décisions qui confirment l'application des dispositifs antidiscriminatoires et, la protection qui en découle dans le cadre de fin d'emploi d'un employé en probation et, dans le cadre de l'indemnisation d'un employé victime d'un accident du travail.

Dans la décision *Parry Sound District,* 2003 CSC 42, la Cour suprême du Canada a eu à se pencher sur la compétence d'un arbitre de griefs dans le cas du congédiement d'une employée syndiquée en période de probation. La convention collective applicable prévoyait, tel que d'habitude, que l'employeur peut, à son entière discrétion, congédier un employé à l'essai pour tout motif qu'il juge acceptable et, qu'une telle mesure ne peut faire l'objet d'un grief ni être soumise à l'arbitrage et ne constitue pas un différend entre les parties.

Dans ce dossier, l'employée avait pris un congé de maternité avant la fin de sa période d'essai, mais quelques jours après son retour au travail, l'employeur l'a congédiée. L'employée a alors déposé un grief mais l'employeur prétendait, devant le Tribunal d'arbitrage de griefs, que la convention collective empêchait le Tribunal d'entendre tout grief découlant d'un congédiement d'un employé en période d'essai. Bien entendu, l'employée soumettait au Conseil d'arbitrage qu'elle avait été victime de discrimination en regard du *Code des droits de la personne* ontarien et que l'employeur a également contrevenu à la *Loi sur les normes d'emploi* ontarienne qui interdit à l'employeur de congédier une employée qui prend un congé de maternité. Le Tribunal d'arbitrage a conclu, à la majorité, que cette question relevait de sa compétence malgré la clause de la convention collective ci-haut mentionnée. La Cour supérieure a cassé cette décision du Tribunal d'arbitrage, mais la Cour d'appel de l'Ontario l'a rétablie.

Tout récemment, le 18 septembre 2003, la Cour suprême, dans une décision partagée, a confirmé les conclusions du Tribunal d'arbitrage et a reconnu que ce dernier avait compétence pour entendre et juger du grief de l'employée. Selon la majorité de la Cour suprême, les droits et obligations substantielles prévus par le *Code des droits de la personne* ainsi que la *Loi sur les normes d'emploi* sont implicitement incorporés dans toute convention collective à l'égard de laquelle l'arbitre a compétence. En effet, le droit général de l'employeur de gérer l'entreprise et de diriger son personnel est subordonné non seulement aux dispositions expresses de la convention collective mais aussi aux dispositions des *Loi sur les droits de la personne* et des lois sur le droit de l'emploi. L'absence d'une disposition expresse dans la convention collective qui interdit la violation d'un droit, ne permet pas de conclure que la violation de ce droit ne constitue pas une violation de la convention collective.

Selon la majorité de la Cour suprême, les lois sur les droits de la personne et les autres lois sur l'emploi fixent plutôt un minimum auquel l'employeur et le syndicat ne peuvent pas se soustraire par contrat. Donc, le Tribunal d'arbitrage avait raison de conclure que le congédiement discriminatoire d'une employée à l'essai constituait matière à arbitrage.

Dans la décision *Nouvelle-Écosse c. Martin,* 2003 CSC 54, rendue le 3 octobre dernier, la Cour suprême du Canada avait à se pencher sur la question d'indemnisation de la douleur chronique dont souffraient deux employés ayant subi un accident du travail.

En effet, la *Loi sur les accidents du travail* de la Nouvelle-Écosse prévoyait que la douleur chronique était exclue du champ d'application du régime d'indemnisation des accidentés du travail. Les deux appelants avaient subi des lésions professionnelles, mais se sont vu refuser une indemnité pour incapacité partielle puisqu'ils étaient porteurs de douleurs chroniques. Ils ont contesté les décisions reliées à l'application de la *Loi sur les accidents du travail* de la Nouvelle-Écosse en se basant sur l'article 15 de la *Charte canadienne des droits et libertés,* qui interdit la discrimination, en faisant une distinction entre les accidentés du travail souffrant de douleurs chroniques et ceux qui conservent d'autres types d'atteinte permanente.

La Commission de la santé et sécurité de la Nouvelle-Écosse a contesté la compétence du Tribunal d'appel pour entendre ces arguments fondés sur la *Charte canadienne des droits et libertés.* Ce dernier a jugé qu'il avait compétence pour appliquer la Charte. Cependant, la Cour d'appel a accueilli les appels et conclu que le Tribunal d'appel n'avait pas compétence pour examiner la constitutionnalité de la loi et que de toute façon les dispositions relatives à la douleur chronique n'étaient pas discriminatoires. La Cour suprême a accueilli l'appel à l'unanimité, a décidé que le Tribunal d'appel avait compétence pour entendre les arguments basés sur la Charte et que les dispositions pertinentes de la loi étaient inopérantes à cause de la Charte. Ainsi, il y avait traitement différent fondé sur la nature de la déficience physique et cette différence de traitement était discriminatoire puisqu'elle ne répondait pas à la situation et aux besoins véritables des accidentés du travail souffrant de douleurs chroniques qui sont privés de toute évaluation individuelle de leurs besoins et de leur situation.

Ces deux récents jugements de la Cour suprême du Canada confirment la primauté des droits et libertés de la personne y compris les dispositifs antidiscriminatoires en matière de relations de travail. Ils signalent aussi aux gestionnaires que peu importe la loi, le contrat ou l'entente collective ou individuelle, les dispositions découlant de la *Charte canadienne des droits et libertés* ou de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* devront toujours être prises en considération et l'employeur ne pourra s'y soustraire de façon contractuelle.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Daniel Adams

Photographies :
Claude Mathieu
Studio Pub-Photo

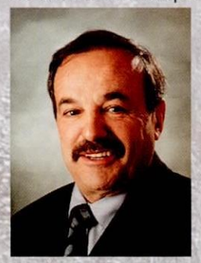
Jamais l'expression : « Une image vaut mille mots. » n'aura eu autant de signification. Située en Abitibi aux portes du Grand Nord québécois, **Héli-Inter** offre des services de transports héliportés à partir de ses installations de Malartic.

Même si le territoire est beaucoup plus accessible maintenant que dans le passé, il n'en demeure pas moins que le transport par hélicoptère dans la région de l'or demeure le moyen le plus efficace et rapide de se rendre à destination.

Annuellement, **Héli-Inter** effectue des centaines d'envolées permettant ainsi à sa clientèle de découvrir des contrées mémorables où nature sauvage et beauté du paysage vous donnent des frissons.

Au plus fort de ses opérations, l'entreprise procure du travail à une quarantaine de personnes.

Au début de 1998 sur le site de l'aéroport de St-Honoré dans la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, Héli-Inter a ouvert ses portes. Trois années s'écoulent, période durant laquelle le transporteur consolide ses actifs et développe peu à peu de nouveaux marchés. Puis, suite à de judicieuses acquisitions dans la région de la Côte-Nord et de Montréal, l'entreprise connaît une période d'expansion lui permettant de bien se démarquer dans les différents secteurs d'activités de l'industrie héliportée.


M. Benoît Allard

Le propriétaire, M. Benoît Allard, constate au fil des ans qu'il doit se positionner stratégiquement sur le territoire québécois. Il décide donc d'installer le siège social d'Héli-Inter à Malartic, tout près de Val d'Or. Porte d'entrée des projets de la Baie-James, l'Abitibi représente une excellente opportunité de développement pour la compagnie. Plus tard, on décide d'explorer de nouveaux horizons ce qui amène l'acquisition d'appareils supplémentaires. Aujourd'hui, Héli-Inter occupe une place importante dans un domaine où la compétition est forte. Une flotte aérienne diversifiée permet maintenant à l'entreprise de répondre adéquatement aux besoins de son exploitation.

DES INFRASTRUCTURES MODERNES

Contrairement à d'autres transporteurs œuvrant dans le même domaine, l'entreprise s'est installée en retrait, le long de la route 117 à Malartic tout près de Val-d'Or. Le fait d'être un peu à l'écart lui permet d'éviter les inconvénients d'une opération commerciale située sur un aéroport.

En entrant dans les bureaux de l'entreprise, on peut tout de suite constater le désir de la direction d'offrir à ses employés, mais surtout à ses clients, des infrastructures modernes, propres où confort et commodité ne font qu'un. Lorsque l'on parle d'investissements majeurs, le siège social d'Héli-Inter en est un exemple frappant.

Rien n'a été laissé au hasard. Personnel administratif, pilotes et techniciens de maintenance, tous profitent d'un environnement de travail exceptionnel et d'équipements à la fine pointe de la technologie. Le gestionnaire des opérations, M. Guy Gonthier, précisait que pour obtenir un rendement maximal et une motivation constante de son personnel, il faut lui donner les outils nécessaires. Sur ce point, Héli-Inter n'a pas lésiné sur les moyens.

UNE FLOTTE DIVERSIFIÉE

Durant la période forte, soit de mai à octobre, Héli-Inter exploite environ 19 appareils, principalement des Astar 350. L'entreprise a également des Bell 205 et Bell 206 Long Ranger de même qu'un Colibri EC-120.

Ces hélicoptères sont disponibles aux bases de Malartic et St-Honoré et il est fréquent que des appareils soient transférés d'une base vers une autre permettant ainsi de combler les besoins des clients. « Nous utilisons ces types d'appareils parce qu'ils sont bien adaptés au travail que nous avons à faire, ce sont des machines fiables et très polyvalentes. » nous disait M. Gonthier.

Idéalement, le nouveau gestionnaire des opérations aimerait bien avoir une vingtaine d'hélicoptères en vol à l'année. En moyenne, Héli-Inter a du travail pour une dizaine d'appareils. La direction du transporteur s'est donnée comme

objectif d'obtenir davantage de contrats à l'année, ce qui permettrait d'augmenter la flotte sur une période plus longue et de garder le personnel plus tard en saison.

L'IMMENSITÉ D'UN TERRITOIRE

Sans méchanceté, les gens de la ville disent souvent que l'Abitibi c'est loin. Ce n'est pas tant une question de distance que de superficie. Le territoire que couvre Héli-Inter est gigantesque et offre des possibilités d'affaires très intéressantes. La Baie-James, le Grand Nord québécois et ontarien sont desservis par le transporteur de Malartic. D'où l'importance d'être bien organisé. Toute l'équipe d'Héli-Inter s'assure quotidiennement que tous les petits détails soient analysés. La préparation des vols et le positionnement des appareils demandent une rigueur qui laisse peu de marge d'erreur.

Même si les compagnies forestières ont permis une plus grande accessibilité au territoire par la construction de routes, il demeure que plusieurs centaines de kilomètres carrées sont toujours accessibles que par la voie des airs. Le transport héliporté en Abitibi reste encore le moyen le plus sûr et rapide d'atteindre des endroits encore inexplorés.

UN PERSONNEL D'EXPÉRIENCE

« J'ai une bonne équipe, des gens d'expérience qui savent où ils s'en vont. » précisait M. Gonthier en parlant de ses employés. « L'ambiance de travail est très agréable, les gars travaillent dur, mais on est capable d'avoir du plaisir. » Une valeur importante sur laquelle on insiste beaucoup chez Héli-Inter est le professionnalisme. Que ce soit le directeur de maintenance ou encore un technicien ou le chef pilote, tous connaissent parfaitement leur travail et savent ce qu'ils ont à faire. L'improvisation n'a pas sa place.

Claude Gilbert, resp. d'atelier et gérant ass. qualité;
Julien Paquette, mécanicien;
Dany Laplante, magazinier

Annette Rochette, tech. à la facturation

En lui demandant comment il entrevoyait la relève dans le domaine, M. Gonthier mentionnait qu'il croyait que les jeunes pilotes ont leur place. Pour lui, les plus passionnés réussiront toujours à se démarquer. Cependant, au niveau du personnel de maintenance la situation est plus corsée. Les bons techniciens sont plus rares et étant donné que la période d'embauche est souvent saisonnière, les jeunes se découragent et recherchent davantage la stabilité. Les mœurs aussi ont bien changé. « À l'époque, si on voulait avoir sa chance il fallait en payer le prix. On était parti huit à dix mois par année. Aujourd'hui la vie familiale occupe plus de place dans le choix d'une carrière qu'il y a 25 ans. Les temps changent et l'industrie doit s'adapter à cette nouvelle réalité. » précise Guy Gonthier.

Pour sa part, Gaétan Caron, directeur de maintenance, croit aussi que la pénurie de techniciens compétents représente un défi de taille pour l'avenir. « Certes, la venue de gros constructeurs dans les grands centres a fait que plusieurs bons salariés ont quitté, mais ce n'est pas la seule raison. » M. Caron est d'avis que dans les écoles, les jeunes devront être mieux préparés à faire face à la réalité du marché du travail.

UNE PHILOSOPHIE DE GESTION SIMPLE

« Nous avons réussi à bâtir une structure de fonctionnement très intéressante. L'équipe en place compte plus de 75 ans d'expérience dans le domaine à différents niveaux. » de dire M. Gonthier. Ce dernier mentionne que ce qui est prévisible est facile à gérer, le défi c'est l'imprévu. Ce que l'on veut chez Héli-Inter : « C'est desservir la clientèle en offrant un produit concurrentiel et un personnel dévoué. Chez nous, le client a toute notre attention. »

La haute direction de l'entreprise y est pour quelque chose dans l'atteinte des objectifs fixés. M. Gonthier sent un appui important de la part de ses patrons M. Allard et M. Jean Carrier, directeur général. « Concevoir des idées et des projets c'est bien beau, mais avoir les outils nécessaires à leur réalisation est primordial. » mentionne celui qui est en poste depuis janvier dernier.

L'AVENIR CHEZ HÉLI-INTER

À part les projets hydroélectriques, Héli-Inter concentrera aussi ses efforts à développer le marché de l'exploration minière. La région de l'Abitibi connaîtra un essor important au cours des prochaines années, croit M. Gonthier. « Les entreprises oeuvrant dans ce domaine auront besoin d'avoir accès à de nouveaux territoires. » Ce qui est intéressant pour la compagnie, c'est que plusieurs de ces projets fonctionnent également durant l'hiver, ce qui permettrait de stabiliser les opérations.

Même si la Baie-James a connu ses meilleures années, la réalisation de nouveaux projets hydroélectriques comme Grande-Baleine, par exemple, représente une occasion d'affaires très intéressante pour Héli-Inter. Comme le transporteur est situé à un endroit stratégique, tout près du territoire qui sera exploré, l'avenir à moyen terme est encourageant.

Une avenue que continuera de développer Héli-Inter est l'assistance à l'extinction des feux de forêts. À ce chapitre, l'Ontario et le Québec ont beaucoup de demandes.

M. Gonthier croit fermement avoir une équipe lui permettant de relever les nombreux défis qui se présenteront au cours des prochaines années. Héli-Inter est une jeune entreprise et le désir de vouloir se surpasser est palpable au sein du personnel. Les possibilités de développement sont très intéressantes. Pour Guy Gonthier, l'industrie reprend du poil de la bête et le meilleur reste à venir.

TRANSPORT HÉLIPORTÉ PAR :
Astar 350, Bell 205,
Bell 206 Long Ranger, Colibri EC-120
Héli-Inter
10 route 117, C.P. 700, Malartic (Québec) J0Y 1Z0
Tél. : (819) 757-3030 • Télec. : (819) 757-3303
info@heli-inter.com
Transport de passagers et marchandises
Prospection et exploitation minière
Extinction de feu de forêt

C'est en 1976 que **Guy Gonthier** débute sa carrière dans l'aviation. Après 27 années passées à sillonner les quatre coins du Canada et de l'Afrique comme pilote, il entretient toujours cette même passion qui l'anime depuis ses débuts dans le domaine. **Gestionnaire des opérations** chez Héli-Inter depuis janvier 2003, et avec plus de 10 000 heures de vol à son actif, M. Gonthier assure maintenant les destinées d'une entreprise qui lui ressemble où son nouveau rôle d'administrateur lui donne une grande satisfaction.

Le goût de l'aviation a toujours été présent chez lui. Âgé de 17 ans, Guy Gonthier fait une première tentative en postulant dans l'armée comme pilote ou navigateur. Malheureusement, sa démarche échoue. Il entreprend donc une formation intensive comme pilote d'hélicoptère chez Héli-Voyageur en Abitibi. Six mois plus tard, il obtient sa licence professionnelle. Avant tout ça, il termine un DEC au Cégep de Lévis-Lauzon en Sciences administratives. Nous sommes en 1976.

« Ça n'a pas été facile au début, vous savez lorsqu'on sort de l'école, les opportunités sont limitées pour un pilote sans expérience. » À force de persévérance et de travail, il décroche enfin son premier boulot au sein de l'entreprise qui l'avait formé. « J'ai tellement tanné le chef pilote de la compagnie qu'il m'a embauché. Je pense que lui aussi en avait ras-le-bol de me voir à son bureau tous les jours. »

Après plus de 27 années de carrière, Guy Gonthier se dit aujourd'hui très heureux du nouveau défi qui s'offre à lui. Ses nouvelles responsabilités chez Héli-Inter lui permettent de passer plus de temps en famille. « Le travail de pilote étant ce qu'il est, je n'ai pas vu grandir mes enfants. » À 49 ans, M. Gonthier est marié depuis 23 ans à Sylvie Hébert et père de trois adolescents, Stéphanie 20 ans, Francis 18 ans, et Gabriel 16 ans qui veut être un jour technicien d'entretien d'aéronef.

À 36 ans **Franck Pelegry** fait partie de ceux et celles qui sont en train de prendre la relève. Après avoir travaillé pour Hélicraft à Montréal comme **chef pilote**, M. Pelegry occupe, depuis juillet dernier, les mêmes fonctions chez Héli-Inter.

Même si le goût d'être pilote remonte à son jeune âge, les choses se sont précisées plus tard lors de son passage dans la Marine française. Pendant son service dans les forces spéciales, l'utilisation de l'hélicoptère comme moyen opérationnel faisait partie du quotidien. C'est là que tout a vraiment commencé. Après avoir visité le Canada à quelques reprises, Franck Pelegry choisit St-Hubert en 1991 pour y suivre un cours de pilote d'hélicoptère chez Hélicraft, formation qu'il terminera en 1994. Le travail se faisant rare alors dans le domaine de l'hélico, il retourne en France et présente une demande d'immigration au Canada. Juin 95, la réponse est positive et M. Pelegry revient au pays et entreprend une formation chez Aérotaxi dans le but d'obtenir une licence professionnelle et une qualification d'instructeur de vol sur avion. Ce choix s'avère le bon puisque tout de suite après la fin de son programme d'études l'école lui donne son premier vrai travail dans l'aviation.

En 2000, Franck se voit offrir un emploi de pilote chez Koptair à Laval sur un Robinson 44. Il y travaille pendant deux ans. En juillet 2003, on lui confit le poste de chef pilote chez Héli-Inter. Douze ans après avoir effectué son premier vol, ce mordu d'aviation occupe maintenant un poste dont les responsabilités sont importantes. Durant la saison forte, M. Pelegry est appelé à superviser plus d'une trentaine de pilotes.

Lorsqu'on lui demande quels sont ses objectifs de carrière, Franck Pelegry répond simplement : « J'adore mon travail actuel, c'est ce qui est important. » M. Pelegry est marié à une montréalaise depuis six ans et est père de deux enfants, Alyzée et Antoine.

Originaire de La Reine près de La Sarre en Abitibi, **Gaétan Caron** est **directeur de la maintenance** chez Héli-Inter, fonction qu'il occupe officiellement depuis mars 2002.

Le désir de faire carrière en aviation remonte à son jeune âge alors qu'il rêvait de travailler sur un 747. Son orientation professionnelle se précise en 1986 alors qu'il décide de se perfectionner en anglais à NorthBay. Un an plus tard, il s'inscrit à une formation de technicien d'entretien en aéronef à Canadore College et gradue en 1989.

C'est à La Sarre chez un autre transporteur que Gaétan Caron fait ses premiers pas dans le domaine, emploi qu'il occupera pendant 12 ans. L'an dernier, il reçoit un appel d'Héli-Inter, qui lui offre de relever un défi de taille, celui de devenir leur directeur de maintenance. « Ça n'a pas pris 24 heures que ma décision était prise. J'ai jugé qu'il était venu le temps de donner un nouveau souffle à ma carrière. Ce qui a pesé gros dans la balance c'est le fait qu'un travail de superviseur permettait d'être plus souvent à la maison. »

Marié à une européenne de l'Albanie, Éléonora Koroveshi, et père de deux enfants, Joanie 6 ans et Nicolas 2 ans, les nombreux voyages et déplacements qu'amenait le métier de technicien d'entretien d'aéronef rendaient la vie de famille difficile. L'offre d'Héli-Inter ne pouvait pas mieux tomber. « Mes nouvelles fonctions ont nécessité une certaine période d'adaptation rapide et difficile par moment, avec une charge de travail qui augmentait de jour en jour. »

Après un an comme directeur de maintenance, Gaétan Caron se dit en plein contrôle de la situation. Une structure de fonctionnement efficace et une équipe de techniciens compétents lui permettent d'atteindre les objectifs fixés par la direction de l'entreprise.

PROGRAMME

LES MARDI ET MERCREDI, 2 ET 3 DÉCEMBRE 2003 À L'HÔTEL LOEWS LE CONCORDE DE QUÉBEC

L'Association québécoise des transporteurs aériens organise ce congrès annuel pour favoriser la communication et les rencontres entre tous les intervenants de cette industrie. Nous vous y attendons en grand nombre !

PROGRAMME PRÉLIMINAIRE

28e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

LE MARDI 2 DÉCEMBRE 2003

8 h 00	Inscription
9 h 00	Ateliers offerts par **COMPOSITE TECHNOLOGY** : ✈ Formation ✈ Hélicoptères ✈ Hydravions ✈ Navette, taxi et transport aérien
12 h 00	Dîner-conférence offert par **AON PARIZEAU/AON REED STENHOUSE** Invitée : **MADAME JULIE BOULET, MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS**
13 h 30	Remise de prix et remise du trophée « Plein Vol » offert par **G.E. CAPITAL**
14 h 00	Rencontres avec : ✈ Aéroports ✈ Nav Canada ✈ Transports Canada, Service de la maintenance
16 h 00	Cocktail d'ouverture du Congrès et du Salon d'exposition offert par **NAV CANADA**
18 h 00	Soirée libre

LE MERCREDI 3 DÉCEMBRE 2003

7 h 30	Inscription et déjeuner dans le Salon d'exposition offert par **PÉTRO T**
9 h 00	Assemblée générale annuelle et élection du conseil d'administration de l'AQTA
	Présentations :
9 h 30	TRANSPORTS CANADA, Marchandises dangereuses
10 h 30	ENVIRONNEMENT CANADA, Restructuration des prévisions pour l'Est du Canada
11 h 00	AQTA, Privatisation du Service aérien gouvernemental
12 h 00	Dîner dans le Salon d'exposition offert par **EUROCOPTER et TURBOMECA**
	Présentation :
13 h 30	DÉVELOPPEMENT DES RESS. HUMAINES CANADA, Les différentes catégories d'employés et les terminaisons d'emploi
14 h 45	Assemblée générale provisoire d'AERO ASSURANCE
16 h 00	Cocktail de fermeture du Congrès et du Salon d'exposition offert par **AERO ASSURANCE** et tirages des prix de présence offerts par **AIR TRANSAT, HÉLICOPTÈRES CANADIENS, HÔTEL LOEWS LE CONCORDE, JETSGO, PRO AVIATION**
18 h 00	Fin du 28e Congrès annuel de l'AQTA

Nous remercions **PÉTRO T** pour la commandite du programme officiel et **PÉTROLIÈRE IMPÉRIALE LTÉE** pour les enseignes de bienvenue.

À VOIR

CONFÉRENCIÈRE

MADAME JULIE BOULET,

MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS

Née à Saint-Tite en 1959, madame Julie Boulet a complété un baccalauréat en pharmacie à l'Université Laval avant d'entreprendre un programme de maîtrise en gestion des PME à l'Université du Québec à Trois-Rivières.

Julie Boulet a toujours été une femme très engagée autant politiquement qu'auprès de sa communauté. Pharmacienne-propriétaire jusqu'à tout récemment, elle est membre de l'Association des gens d'affaires de Saint-Tite depuis 1986. Elle s'intéresse grandement au développement économique et social de sa région et elle est membre bénévole du Festival western de Saint-Tite et du rodéo depuis 1995. Après avoir présidé ce festival en 1997, madame Boulet a été nommée responsable du dossier de la reconstruction des grandes estrades en 1998-1999. Son implication communautaire se traduit aussi par sa participation au conseil d'administration des Ateliers de violon de Shawinigan depuis 1999. Elle a également été représentante aux Tables sectorielles Tourisme et Santé et Services sociaux du CLD de la MRC de Mékinac en 1999-2000.

Élue députée dans la circonscription électorale de Laviolette aux élections partielles du 1er octobre 2001, madame Boulet a occupé les fonctions de membre de la Commission des affaires sociales et porte-parole de l'opposition officielle en ce qui a trait à l'assurance-médicaments jusqu'en 2003. Réélue aux élections provinciales du 14 avril 2003, elle occupe depuis le 10 septembre les fonctions de ministre responsable de la région de la Mauricie et de ministre déléguée aux Transports.

SALON D'EXPOSITION

ACRO AEROSPACE/ HELIPRO INTERNATIONAL

AÉRO ASSURANCE

AEROSPACE WELDING

AMS INC.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

COMPOSITE TECHNOLOGY

ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE

ENVIRONNEMENT CANADA

NAV CANADA

PÉTRO-T

PRATT & WHITNEY

SENNHEISER (CANADA)

SERVICE D'AVIATION INNOTECH

THABET THRUSH

WILSON AIRCRAFT

LE CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA REGROUPE LES DIRIGEANTS DE TOUTE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC.

PROFITEZ DE CETTE OCCASION UNIQUE POUR FAIRE CONNAÎTRE VOS PRODUITS, VOS SERVICES ET VOTRE PERSONNEL À TOUS VOS CLIENTS ACTUELS ET FUTURS !

Pour louer un emplacement dans le salon d'exposition,
visitez le www.aqta.org,
contactez le **(418) 871-4635** ou par courrier électronique **aqta@aqta.org**

M. Pierre Rivest

C'est avec regret que nous avons appris en septembre dernier, le décès d'un des membres honoraires de l'AQTA, **Monsieur Pierre Rivest.** Pilote, mais aussi auteur émérite, M. Rivest a laissé un héritage sans précédent aux amateurs d'aviation du Québec. Que l'on pense à *Plein Vol, Pilote de brousse, Le Manuel de l'instructeur* ou *Le transport aérien spécial et en régions isolées,* tous ces ouvrages ont été publiés sous sa plume. En son honneur, l'AQTA a créé le Trophée Plein Vol, qui est remis annuellement à une école de l'Association pour souligner la qualité de sa formation. Le Trophée Pilote de Brousse fait aussi l'objet d'une remise annuelle à un pilote finissant du CQFA pour son travail, sa constance dans l'effort, sa progression dans l'apprentissage et ses qualités personnelles dans le pilotage de brousse. Décédé à l'âge de 75 ans, outre son épouse, Mme Yolande Bourbonnais, M. Rivest laisse dans le deuil ses cinq enfants, ses deux petits-enfants, ses deux frères et sa sœur.

Le constructeur d'hélicoptères **Robinson** a livré, en octobre dernier, son 5 000e appareil R44 II à une entreprise du sud de l'Afrique. Depuis sa première livraison effectuée en 1979, le fabricant a produit 3489 R22 et 1511 R44 incluant 171 R44 Raven II. Robinson fabrique 9,5 hélicoptères par semaine et espère augmenter sa production à onze unités. Le constructeur est présentement à agrandir ses installations de Torrance en Californie et envisage ainsi doubler sa production.

Mme Lucie Francoeur prenait tout le monde par surprise, à la fin du mois d'octobre, en annonçant qu'elle quittait ses fonctions de présidente directrice générale de l'aéroport de Québec. La nouvelle structure de gestion que veut implanter le conseil d'administration ne permettait pas à celle-ci d'y atteindre ses objectifs de carrière.

L'écrasement du Piper Navajo survenu à Gaspé le 27 septembre de cette année, qui a fait trois morts dont le pilote et propriétaire d'Air Gaspé, M. Marc Bouchard, relance le débat sur la nécessité d'avoir sur place un contrôleur aérien ou un technicien météo permettant de donner des services adéquats aux compagnies aériennes. En 1998, **NAV CANADA** décidait de fermer sa station d'information de vol à Gaspé et d'offrir l'assistance aux pilotes à partir de ses installations de Québec, une décision à l'époque qui avait créé des remous et qui encore aujourd'hui provoque plusieurs réactions. Suite à l'incident de l'automne, plusieurs pilotes de Gaspé ont soulevé de nouveau leurs inquiétudes sur la qualité des services disponibles et le niveau de sécurité garanti. Ceux-ci basent leur argumentation sur deux écrasements survenus dans la région depuis 1999 et qui ont fait sept morts.

De son côté, la Société rétorque que les événements malheureux ne peuvent être associés au seul fait qu'un contrôleur sur place aurait tout changé. La direction de NAV CANADA précise que les services météo disponibles à Québec et transmis aux pilotes désirant atterrir à Gaspé sont de qualité permettant d'atteindre un niveau de sécurité accru. Chose certaine, l'aéroport de Gaspé est particulier, la situation géographique laisse peu de marge d'erreur aux pilotes effectuant une approche aux instruments. Évidemment, comme dans tout accident aéronautique, le BST a amorcé son enquête.

Le 1er octobre dernier, l'**Aéroport de St-Hubert célébrait son 75e anniversaire.** À cet effet, Développement Aéroport St-Hubert de Longueuil (DASH-L) a organisé plusieurs activités dont une soirée hommage « Voyage dans le temps » à laquelle ont participé plus de cinq cents invités et qui a été l'occasion de souligner l'apport de personnalités du monde de l'aviation qui ont contribué au développement historique de cet aéroport.

Toutes nos excuses à **M. Michel Nadeau** et son équipe. Lors de notre dernière parution, Circul'Air annonçait que Nadeau Air Service de Trois-Rivières avait repris les activités d'Aéromoteur de Lac-à-la-Tortue. Il semble bien que nous ayons commis un impair involontaire.

En faites, Nadeau Air Service a démarré son propre atelier de remise à neuf de moteurs d'avions et d'hélicoptères. La nouvelle entité porte le nom d'**Aéro Performance Moteur inc.**, et est située sur le site même de l'aéroport de Trois-Rivières. Bon succès !

AÉRO PERFORMANCE MOTEUR INC.

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

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

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

18 ANS D'EXPÉRIENCE, À VOTRE SERVICE !

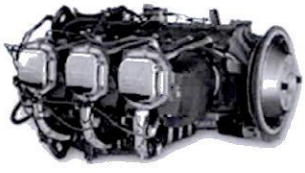
Michel Nadeau, président
Liliane Poirier, dir. de maintenance (mécanicienne et pilote)

SERVICE « CLÉS EN MAIN »
À PRIX COMPÉTITIFS

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

REMISE À NEUF

- Moteurs d'avions et d'hélicoptères Continental et Lycoming
- Magnétos et carburateurs
- Cylindres Continental, Lycoming et Pratt & Whitney
- Tuyaux flexibles
- Tous les accessoires de moteur



Le Trush T65-660

La forêt a de sérieux ennemis, parmi eux se trouvent l'homme, les insectes, la maladie et le feu qui est toujours considéré comme l'un des plus importants facteurs de destruction. La protection des forêts regroupe l'ensemble des gestes posés en vue de sauvegarder l'intégrité de notre héritage boisé. Un plan s'impose pour assurer l'avenir de nos forêts et à cette fin, Thabet Aviation est fière de présenter le **Thrush T65-660**, un outil aéroporté multifonction pouvant combattre les incendies forestiers par une attaque initiale à un coût très modeste dès le début du feu. Le THRUSH redéfinit la forêt par la culture intensive, par sa capacité d'arrosage, et par la lutte contre les incendies. **THABET THRUSH** est le distributeur exclusif pour le Canada. Pour plus de détails, consultez le site www.thabet-thrush.com ou M. Léo Lejeune au (418) 871-0047.

Passeport Hélico a ouvert une **base à Québec.** L'école de formation en pilotage d'hélicoptère à ses bureaux au 600, 6e avenue à l'Aéroport Jean-Lesage, dans les bâtiments de l'AQTA. Elle offre aux amateurs d'hélicoptères tous les programmes de formation menant à l'obtention de la licence privée et professionnelle.

NAV CANADA apprenait en août dernier qu'elle faisait l'objet d'un appel déposé par Air Canada auprès de l'Office des transports du Canada (OTC), relativement aux redevances révisées qui s'appliquent depuis le 1er août dernier. L'OTC dispose de 60 à 90 jours pour analyser et prendre une décision dans ce dossier. Évidemment, NAV CANADA a indiqué qu'elle s'opposerait à cet appel. Rappelons que depuis quatre mois, une augmentation en moyenne de 6,9 % des redevances ainsi que certains changements aux modalités en matière de crédit, continuent de s'appliquer.

Officiellement à compter du 1er janvier 2004, **l'aéroport de Montréal Dorval** portera le nom de « Aéroport international Pierre-Elliot Trudeau » en hommage à celui qui a été premier ministre du Canada pendant 15 ans. Une cérémonie spéciale s'est tenue le 9 septembre dernier pour souligner l'événement.

Sous prétexte d'une baisse marquée de la clientèle, **American Eagle** a abandonné sa liaison quotidienne Québec-Boston depuis septembre dernier, ce qui a provoqué de vives réactions.

En effet, le Groupe d'action pour les liaisons aériennes (GALA) déplore ardemment cette décision du transporteur qu'il juge inexplicable et incompréhensible. Le regroupement s'explique mal cette prise de position puisque le volume de passagers empruntant les liaisons américaines s'est maintenu à 30 000 usagers annuellement au cours des neuf dernières années.

De plus, l'achalandage vers Détroit et New-York provoqué par l'arrivée de d'autres transporteurs est en augmentation constante. Le GALA trouve cette décision injustifiée puisqu'elle remet en question des années d'efforts soutenus pour le développement d'un marché de la sorte à Québec et d'une fidélisation de la clientèle. Des représentants du GALA rencontreront sous peu ceux d'American Eagle et entameront des discussions avec d'autres transporteurs qui ont déjà été présents à Québec.

Le Spectacle aérien de Québec qui s'est déroulé les 30 et 31 août derniers, a connu un succès sans précédent. Plus de **105 000** personnes se sont déplacées sur le site de l'aéroport Jean-Lesage afin de visiter les 27 appareils en démonstration. Un événement encore une fois couronné de succès et qui a permis d'amasser des fonds pour la Fondation Maurice Tanguay.

Le Capitaine Daniel Bélanger « Dano » était le pilote de démonstration sur CF-18 lors de ce spectacle. Né à Rimouski, il a passé la majeure partie de son enfance à Charlesbourg, près de Québec. Posté au 433e Escadron de Bagotville comme pilote de chasse, le Capt. Bélanger a offert deux solides prestations en vol.

L'école de pilotage **Pro Aviation** a annoncé, en octobre dernier, qu'elle avait obtenu d'**OerlikonContraves** un contrat visant à dispenser une formation théorique complète aux opérateurs du système UAV.

Cette nouvelle technologie servira, entre autres, aux Forces canadiennes basées en Afghanistan. Le système offrira un potentiel de surveillance de haut niveau en plus d'assurer la sécurité des troupes canadiennes.

La crise dans le secteur de l'aviation s'atténue. C'est du moins ce qu'a affirmé **Assad Kotaite, président de l'Organisation internationale de l'aviation civile** ouvrant une conférence le 22 septembre dernier à Montréal.

Comme on le sait tous, les deux dernières années de crise profonde que le transport aérien mondial a connues, depuis les événements de l'automne 2001, avec ensuite la guerre en Irak et l'apparition du SRAS, semblent s'estomper, selon M. Kotaite.

Ce dernier appuie ses informations sur des prévisions à la hausse du trafic aérien pour 2004 et 2005 même si 2003 devrait être semblable à 2002. Ces prévisions sont basées sur une amélioration progressive de la confiance des passagers à l'égard des compagnies aériennes nationales.

Air Canada offre depuis le 1er août dernier des repas en service hospitalité sur certains de ses vols intérieurs d'une durée variant entre 1 h 45 et 3 h. Ainsi, les usagers pourront bénéficier d'un choix de repas à la carte comparable à ce que l'on retrouve dans les restaurants.

La Société a même fait appel à des chefs de chaînes de restauration reconnues à travers le pays pour élaborer ses menus. Si vous êtes un utilisateur régulier d'Air Canada, il ne faudrait pas vous surprendre de vous voir offrir autre chose que du poulet ou du poisson. Comme toute bonne initiative a un prix, il en coûtera entre 7 $ et 12 $ par repas dépendamment de votre choix.

QUOI DE NEUF?

La marine canadienne s'apprêterait à faire appel à l'entreprise privée pour surveiller les côtes. Dans son édition du 27 septembre dernier, le quotidien Ottawa Citizen rapportait qu'en raison de ressources financières insuffisantes et d'un manque d'appareils, la marine pourrait se tourner vers le secteur privé afin qu'il fournisse des avions de patrouille côtière.

De telles patrouilles servent à surveiller les navires voguant dans les eaux canadiennes afin de détecter les problèmes environnementaux pouvant survenir au large. Au cours de la dernière décennie, la marine a constaté une réduction de 54 % du nombre des heures de vol des Aurora chargés d'assurer la surveillance des côtes. Même si les relations entre la marine et le gouvernement ont toujours été très bonnes, il n'en demeure pas moins que les budgets accordés vont en décroissant à chaque année.

Photo : Cessna

La compagnie Cessna était très fière d'annoncer la vente et la livraison de son premier monomoteur turbo T206 en Chine. C'est l'entreprise Beijing Sport Aviation School qui s'est portée acquéreur du petit dernier de Cessna. L'appareil sera principalement utilisé pour le saut en parachute et diverses missions de recherches et sauvetages. Pour Cessna, il s'agit d'une percée importante en Chine avec ce type d'avion.

Les 22 et 23 octobre derniers s'est tenu à Alma, le 3e **Congrès annuel du Conseil des aéroports du Québec** (CAQ). Environ cent congressistes ont assisté aux ateliers de travail qui portaient, entre autres, sur la gestion du risque et les outils de commercialisation des aéroports. Plusieurs conférences ont été données dont une par M. Serge Charron, président de Pascan Aviation, et qui est également vice-président du conseil d'administration de l'AQTA et directeur des lignes. Le CAQ a profité de cette rencontre pour élire le nouveau **président** de son conseil soit **M. Jacques Poulin** de l'Aéroport de Rivières-du-Loup.

KEJY Aviation de l'aéroport de Lachute, s'est vue décerner le lauréat régional dans la catégorie Transport et voyage, lors de la cérémonie des **Grands Prix du Tourisme québécois.**

L'entreprise s'est démarquée comme leader sur le plan du développement économique aérotouristique avec l'implantation d'un service de taxi gratuit pour les passagers voulant se rendrent en ville. De plus, un service de prêt de bicyclettes toutes équipées est aussi offert, pour les passionnés de vélo et d'aviation.

Rappelons que KEJY Aviation a procédé à un investissement majeur en se portant acquéreur des installations de Gilles Léger Hélicoptères, soit 210 000 pieds carrés de superficie supplémentaire. Sans frais d'atterrissage ni d'utilisation d'aérogare, l'Aéroport de Lachute est en train de prouver qu'avec de l'imagination on peut faire de grandes choses.

418-365-7790
Aéro-atelier

- Révision de moteurs d'avion
- Carburateur
- Magnéto
- Tuyau flexible
- Vente – Échange moteurs Lycoming et Continental
- Vente de pièces moteur

Guy-Paul Mongrain
Président

1281 avenue Tour du Lac, C.P. 117
Lac-à-la-Tortue, Québec G0X 1L0
aeromoteur@inno.org
Tél. : (819) 538-6768 • Fax : (819) 538-6710

Suite à la parution d'une nouvelle publiée dans notre édition de juillet 2003, nous désirons corriger certaines informations quant à l'acquisition de la compagnie **Aéromoteur Inc.**

Contrairement à ce qui a été écrit, c'est **M. Guy-Paul Mongrain,** propriétaire d'Aéro Atelier CM Inc., qui a fait l'acquisition d'Aéromoteur Inc. Ce dernier, avec l'aide de son fils Manuel, compte poursuivre les activités de réparation et révision de moteurs d'avions aux ateliers du Lac-à-la-Tortue et d'Hérouxville. Toutes nos excuses pour le quiproquo et surtout bonne chance à la famille Mongrain!

Depuis le 8 septembre dernier, l'**Aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa,** exerçant son activité sous le nom de E-GO, offre un nouveau service **de liaisons aériennes entre Québec et Gatineau.** Ainsi, **EXPRESSO** effectue des vols directs vers Québec, et ce, quotidiennement. À cette fin, l'Aéroport nolise des avions de Cargair/ Max Aviation.

E-GO se veut aussi une entreprise se spécialisant dans plusieurs activités connexes au domaine de l'aviation. École de pilotage, achat et vente d'aéronefs, carburant et entretien pour ne nommer que celles-là.

Les personnes intéressées à obtenir plus d'informations peuvent rejoindre un agent du service à la clientèle en composant le 1-877-368-6540 ou 819-663-0737. Il est aussi possible de réserver en ligne au www.ego-aeroport.ca

La **NASA** prétend avoir trouvé une façon d'atténuer la bruyante détonation qui accompagne le franchissement du mur du son des avions supersoniques. Les chercheurs américains ont précisé que lors de tests effectués en septembre dernier au-dessus du désert de la Californie, le simple fait d'avoir modifié le revêtement et le nez d'un F-E5 de l'aéronavale américaine avait permis de réduire considérablement le bang caractéristique à un bruit sourd. Par ces recherches, la NASA espère parvenir à une technologie qui permettrait à des avions commerciaux supersoniques de voler au-dessus des terres sans provoquer de nuisances sonores, ou à des appareils militaires d'être plus discrets.

Le groupe Services des composantes de l'aérospatiale du réseau des centres de révision de **Pratt & Whitney Canada** annonçait que son atelier de réparation de Witchita Falls, au Texas, avait obtenu la certification STAR remise dans le cadre du *Voluntary Protection Program* du gouvernement américain. Cette reconnaissance couronne 15 mois d'efforts visant à permettre la mise sur pied d'un système et d'un protocole santé et sécurité efficace pour tous les membres du personnel.

La direction **d'Aerospace Welding** de concert avec celle d'Air Canada, étaient fières d'annoncer, en septembre dernier, qu'elles avaient terminé avec succès la modification de l'unité de filtration d'entrée d'air du modèle d'APU GTCP-36 de la compagnie Honeywell. Ces unités sont principalement utilisées sur les avions CRJ 100/200 de Bombardier. Aerospace Welding a reçu l'approbation finale de Transports Canada et de la FAA américaine pour cette modification.

De plus, l'entreprise a indiqué qu'au début de l'année 2004, elle fera l'acquisition d'équipements techniques sophistiqués servant à vérifier la performance de plusieurs différents modèles d'échangeurs d'air d'aéronefs. Ainsi, **Aerospace Welding** pourra offrir un service de grande qualité, assuré jusqu'ici, par des fournisseurs américains.

Le 12 septembre dernier s'est tenu le dévoilement sur le marché canadien de **l'hélicoptère NH90** de NH Industries, une coentreprise détenue à 62,5 % par Eurocopter, 32 % par Agusta et 5,5 % par Fokker. Au Canada, NH Industries est entrée en alliance stratégique avec Lockheed Martin Canada et Thales Systems Canada afin de présenter une soumission très sérieuse dans le cadre du programme de remplacement de la flotte d'hélicoptères Sea King des Forces armées canadiennes. La démonstration de vol, qui incluait des manœuvres pouvant être qualifiées de voltige, a très impressionné l'ensemble des invités réunis pour l'occasion. Cet hélicoptère innove par son usage marqué de matériau composite, son aérodynamisme et est capable d'opérer dans tout type d'environnement de jour et de nuit.

Bombardier Aéronautique a célébré, le 25 septembre, le **75e anniversaire de Havilland Canada.** Depuis que Bombardier a acheté de Havilland en mars 1992, la majorité des appareils fabriqués ont été vendus à l'étranger.

NAV CANADA annonçait en septembre dernier, un **remaniement de sa structure organisationnelle.** Le but visé par cette réorganisation est d'éliminer les dédoublements de tâches. Réalisée en deux phases, l'implantation de la nouvelle structure permettra de maximiser le service aux utilisateurs. Le tout devrait être entièrement complété d'ici décembre.

Circul'Air apprenait de sources sûres que la direction de **Transports Canada** avait l'intention de couper le poste **d'inspecteur aux écoles pour la région de Québec,** et ce, dès le mois de mars prochain. Déjà que Québec a de la difficulté à obtenir un service similaire à celui de Montréal, les conséquences auraient été désastreuses pour les exploitants d'unités de formation en pilotage à Québec. Je dis bien auraient été puisqu'il semble que le projet ait été abandonné et que l'inspecteur des écoles au bureau de Québec, M. Gervais demeure en place. Ouf... vous avez le don...

Le journal français Le Monde rendait public, en septembre dernier, des preuves irréfutables que la **multinationale Boeing** et l'US Air Force étaient de connivence relativement à une importante commande d'avions ravitailleurs que doit passer l'administration américaine au constructeur aéronautique. Un contrat évalué à 21,5 milliards. Ce qui fait jaser, c'est que les dés semblent pipés d'avance et qu'Airbus qui a elle aussi présenté une offre, part avec une balle deux prises. Cette histoire s'est transportée au Sénat et le Sénateur républicain John McCain a qualifié cette magouille de « cambriolage militaro-industriel ». Les documents rendus publics le 30 août dernier ne sont qu'une infime partie des 8 000 pages remises par le constructeur à la Commission du commerce du Sénat qui mène enquête dans cette affaire.

Nos bons amis de **Pôle Air Aviation,** leader dans la réparation et la révision d'instruments ainsi que d'accessoires d'avion, étaient très fiers d'annoncer qu'ils avaient reçu l'accréditation à la nouvelle norme **ISO 9001 : 2000.** Ainsi, Pôle Air Aviation, accréditée ISO depuis maintenant six ans, vient confirmer à nouveau son engagement visant à assurer toujours le même excellent service, tant par la qualité de ses produits que l'expertise de son personnel.

LES RESULTATS SE FONT ATTENDRE CHEZ QUEBECAIR EXPRESS

Après sept mois d'exploitation, le transporteur aérien régional Québécair Express n'a toujours pas atteint le seuil de la rentabilité. Guy Marcoux, président et fondateur de l'entreprise, précise que Québecair Express a été mise sur pied sans bénéficier de l'aide du gouvernement dans un domaine où la compétition est plus que féroce. Il y a un an, à l'époque ou Air Canada Jazz était en train de délaisser le service de desserte aérienne en région, sept projets avaient été présentés au gouvernement du Parti québécois. De ce nombre, seul Québécair Express a vu le jour.

Apprendre par le passé

L'expérience vécue chez Régionnair a permis à Guy Marcoux de ne pas répéter les erreurs du passé. Une succession d'événements malheureux étaient venus mettre l'entreprise dans une position précaire et s'en était suivi la suspension du certificat d'exploitation par Transports Canada. Le transporteur s'est alors vu acculer à la faillite. L'actuel président de Québécair Express avoue avoir tirer des leçons des expériences antérieures. Toutefois, tout comme avec Régionnair, Québécair Express rencontre les mêmes difficultés à fidéliser sa clientèle. M. Marcoux explique cette situation par la concurrence déloyale d'Air Canada qui est venue lui couper l'herbe sous le pied lorsqu'il a implanté son service à Gaspé et aux Iles-de-la-Madeleine, le transporteur national a immédiatement répliqué en ajoutant deux vols quotidiens sur ces destinations offrant en plus une baisse de tarifs.

Nouveaux investissements

Pour pallier à la situation actuelle et assurer la croissance de la compagnie, le Fonds régional de solidarité FTQ Côte-Nord a annoncé, en septembre dernier, qu'il réinvestissait dans Québecair Express. De plus, l'entreprise s'est associée à Transfair inc. Ainsi en plus de l'investissement, Québecair Express bénécifiera de la vaste expérience de Jean-Paul Fafard qui est le nouveau président du conseil d'administration.

Des liaisons plus payantes que d'autres

Chez Québécair Express le taux d'occupation se situe environ à 55 %. Les routes Québec–Sept-Iles ainsi que Québec–Îles-de-la-Madeleine représentent les liaisons les plus achalandées avec une occupation moyenne de l'ordre de 60 % par envolée. Québec–Montréal reste moins populaire en raison des nombreuses liaisons offertes par la compétition.

À ce sujet, Guy Marcoux aimerait bien voir des organismes comme GALA ou la Chambre de commerce s'impliquer davantage dans la promotion et le développement du transport aérien en région plutôt que de s'attarder et promouvoir l'instauration à Québec de dessertes internationales dont la survie est remise en cause à chaque année.

Rappelons que Québécair Express procure du travail à 80 personnes, pilotes, agents de bord, personnel de maintenance et administratif.

Le transporteur dessert l'ensemble de la province de Québec. Deux itinéraires sont offerts présentement, au nord la ligne Blanc-Sablon – Dorval couvre les municipalités de Saint-Augustin, La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Chevery, La Romaine, Natashquan, Sept-Îles, Baie-Comeau, Bagotville et Québec et au sud, la ligne Îles-de-la-Madeleine – Dorval offre des arrêts à Gaspé, Mont-Joli et Québec.

Photo SAAB 340 : Québécair Express

De plus, avec l'ajout d'un troisième Saab 340 de 33 passagers, Québecair Express compte offrir de nouveaux vols. Entre autres, le transporteur a annoncé qu'en novembre 2003 il exploitera une nouvelle liaison Dorval – Bagotville – Sept-Iles.

Québec-Boston, dans la mire

Avec l'annonce d'American Eagle de laisser tomber la liaison Québec–Boston, Guy Marcoux voit une occasion d'expansion pour son entreprise. Pour l'instant, la direction de Québécair Express regarde du coin de l'œil la possibilité d'offrir cette liaison, mais le projet reste encore à l'étape embryonnaire.

DES AMERICAINS INTERESSES PAR AIR CANADA

Seriez-vous étonné d'apprendre qu'un consortium américain désire se porter acquéreur d'Air Canada. Texas Pacific LP, une société d'investissement à capital fermé, bien connue pour sa participation dans le redressement de compagnies aériennes en difficultés financières, est à la tête d'un groupe qui demande à Air Canada de laisser 80 % de ses actions votantes pour un montant de 700 M $. C'est du moins ce qu'affirmait récemment le Toronto Star.

Pour mener à terme son projet, l'entreprise de San Francisco a entamé des discussions avec la Caisse de dépôt et de placement du Québec. De cette façon, le groupe intéressé à acquérir Air Canada contournerait la loi canadienne qui régit la propriété étrangère qui limite à 25 % la possession d'actions votantes au sein d'un transporteur aérien canadien pour des investisseurs étrangers.

Entre temps, d'autres prétendants se sont pointés le bout du nez pour faire l'acquisition du transporteur. La firme Cerberus Capital pourrait déposer une offre plus intéressante en mettant la main sur 75 % des actions. Cependant si l'offre de Texas Pacific est acceptée, des répercussions importantes sont à prévoir pour les créanciers d'Air Canada. Avec la main mise sur 80 % des actions, la valeur des titres de dettes du transporteur canadien détenus par les créanciers actuels chuterait de façon considérable. De plus, l'action d'Air Canada pourrait ne plus faire partie de l'indice S&P/TSX de la Bourse de Toronto. Rappelons qu'Air Canada s'est placée sous la protection de la *Loi sur les faillites* le 1er avril dernier.

RÉGIME D'ASSURANCE DE L'AQTA

En plus du **RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE**,
un **RÉGIME DE RETRAIT** est maintenant disponible
pour les membres de l'AQTA.

M. Gilles Chiasson et **M. Paul Simpson** du Centre de services Excel
vous présenteront ce nouveau produit
les 2 et 3 décembre prochains lors du 28e Congrès annuel de l'AQTA.

CENTRE DE SERVICES EXCEL INC.
3000 rue King Ouest, suite 200, Sherbrooke (Québec) J1L 1Y7
Tél. : (819) 566-7070, Sans frais : (888) 207-6666
Téléc. (819) 563-4556
gchiasson@groupexcel.com psimpson@groupexcel.com

AVIAMAX INC.

Licence # OMA 321-91

- Entretien & inspection d'avions privés et commerciaux
- Réparations majeures
- Licence structure
- Soudure
- Modifications de tous genres
- Atelier mobile
- Changement roues-flotteurs
- Vente d'avions

• Mécaniciens licenciés : *Gilles Filiatreault & Éric Landry* •

2440, de l'Aéroport
St-Mathieu-de-Beloeil
Québec, Canada J3G 4S5

Téléphone: (450) 446-2570
Ligne directe: (514) 990-3045
Télécopieur: (450) 467-1694
E-mail: aviamax@qc.aira.com

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 !

Mise en opération
PHASE I
« Le partenariat démarre »

Pour savoir comment profiter de cette occasion d'affaires qui s'offrira à vous dès le début de 2004, assistez au 28e Congrès annuel de l'AQTA qui aura lieu les 2 et 3 décembre 2003 à l'Hôtel Loews Le Concorde de Québec.