LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 3, NUMÉRO 8 JUILLET 2003

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Air Hélibec inc.

NOMINATIONS À L'AQTA

Poste-publication no. 40050783

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

RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE DE L'AQTA

GILLES CHIASSON, a.s.a.
Actuaire et conseiller en assurance et rentes collectives
gchiasson@groupexcel.com

PAUL SIMPSON
conseiller en assurance et rentes collectives
psimpson@groupexcel.com

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

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

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

Innotech-Execaire
GROUPE D'AVIATION

AU SERVICE DE L'AVIATION DEPUIS 1964

ESSAIS NON DESTRUCTIFS

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

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

GROUPE d'AVIATION
INNOTECH–EXECAIRE

VOS AVIONS SONT NOTRE PRIORITÉ!

10225 avenue Ryan, Aéroport International de Montréal
Dorval (Québec) H9P 1A2
TÉL. : (514) 636-7070 - FAX : (514) 636-8644

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.

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR
Le magazine québécois du transport aérien

Notre couverture :
Gilles Gauvin
Président
Air Hélibec Inc.

Éditeur : **Brian Jenner**
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 8

ÉDITORIAL 4 CONCURRENCE DÉLOYALE DE LA GRC

ACTUALITÉS 5 NAV CANADA, UN MANQUE À GAGNER DE 450 MILLIONS

14 L'AÉROPORT DE QUÉBEC TRAVERSE DES MOMENTS DIFFICILES

MOBILISATION MAJEURE POUR SAUVER MASCOUCHE

15 LE SPECTACLE AÉRIEN INTERNATIONAL DE QUÉBEC S'EN VIENT

LE 600, 6e AVENUE

AQTA 6 NOMINATION

NOUVEAU MEMBRE

AERO ASSURANCE 7 NOMINATION

DÉVELOPPEMENT

DROIT 8 LES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS EN MILIEU SYNDIQUÉ : QUI A COMPÉTENCE ?

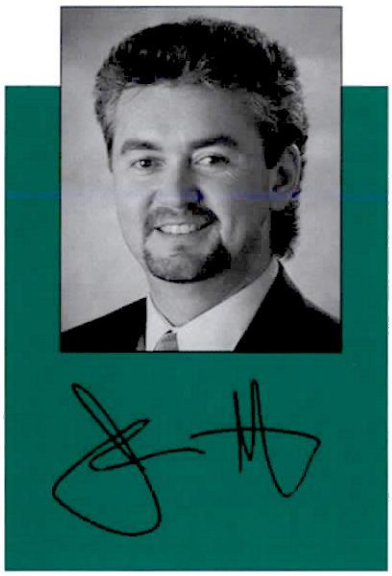
PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR 9 À 12 AIR HÉLIBEC INC.

PORTRAIT DES GENS 13

QUOI DE NEUF ? 16 À 19

ÉDITORIAL

CONCURRENCE DÉLOYALE DE LA GRC



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

Dans son édition du 23 mai 2003, Le Journal de Montréal annonçait en manchette « Des appareils de la GRC à la disposition d'Airmédic » le tout afin de palier à la pénurie d'aéronefs commerciaux disponibles aux fins d'évacuations sanitaires. Plusieurs de nos membres furent consternés de voir ainsi apparaître une source de concurrence déloyale et une chimère leurrant les Québécois.

Bien sûr, de part et d'autre on affirme que la GRC ne sera appelée en renfort que dans le cas où tous les transporteurs aériens commerciaux auront confirmé leur indisponibilité. Cependant, cette promesse ne rassure aucunement les membres de l'AQTA. Ils craignent que l'appât d'un service gratuit abrège systématiquement l'évaluation de la disponibilité des ressources provenant du secteur privé.

Par ailleurs, quiconque voulant assurer un service d'évacuation sanitaire devrait garder en tout temps des aéronefs de réserve. Toutefois, Airmédic sollicite les transporteurs aériens qu'au moment de recevoir une demande de transport. C'est ainsi, qu'elle fait parfois face à une pénurie d'aéronefs commerciaux. La nouvelle du 23 mai porte à croire que cette carence sera maintenant comblée par les aéronefs de la GRC. Or, en présumant que les aéronefs de la Gendarmerie sont déjà utilisés à bon escient on doit conclure qu'ils ne seront pas plus disponibles à brûle-pourpoint que ceux du secteur privé.

Bien qu'il soit sans grande valeur pratique, l'esprit charitable de la GRC renforce, néanmoins, le mythe voulant que le public québécois ait accès à un service d'évacuation médicale adéquat. En réalité, le Québec fait figure de parent pauvre dans ce domaine. La plupart des provinces canadiennes ont plusieurs aéronefs dédiés, en tout temps, au transport sanitaire. L'Ontario par exemple, a une bonne vingtaine d'aéronefs en attente 24 h sur 24. Au Québec, on n'en a qu'un.

Les experts en évacuation sanitaire sont d'accord sur la nécessité de transporter rapidement les blessés pour éviter la morbidité. En effet, pour maximiser ses chances de survie et l'espérance qu'il puisse s'en sortir plus ou moins indemne, un citoyen polytraumatisé doit arriver dans un centre de traumatologie moins d'une heure après un accident.

Évidemment en cas d'urgence ni la GRC, ni les Forces armées, ni la Sûreté du Québec, ni le Service aérien gouvernemental, ni les exploitants d'aéronefs privés, pas plus que ceux du secteur commercial, ne refuseront de porter secours à un citoyen, s'ils le peuvent. Mais de là à faire une campagne publicitaire qui a pour effet de berner le public, la GRC dépasse les bornes.

C'est pourquoi l'AQTA a sommé le Solliciteur général du Canada d'ordonner à la GRC de se retirer immédiatement du système formel de transport sanitaire au Québec. Entre-temps, nous continuerons à faire pression sur le gouvernement provincial afin qu'il assume ses responsabilités en instaurant un système d'évacuation sanitaire à la hauteur des attentes de tous les Québécois.

NAV CANADA, UN MANQUE À GAGNER DE 450 MILLIONS

Ce n'est plus un secret de polichinelle, l'aviation connaît des difficultés sans précédent à l'échelle mondiale et NAV CANADA n'échappe pas à ce phénomène. Les déboires d'Air Canada, les attaques terroristes, la guerre en Irak et dernièrement le SRAS ont amené des incidences profondes sur la Société qui enregistre un manque à gagner d'environ 450 millions de dollars pour l'exercice financier 2001-2002 à 2004-2005, dont une perte de 19 millions pour la dernière année.

Le défi pour la Société est de maintenir la même qualité de services en améliorant la sécurité tout en augmentant ses revenus de sources non aéronautiques. Malgré les efforts déployés pour réduire ou reporter ses coûts, l'utilisation complète du compte de stabilisation des tarifs, l'élimination de la réduction temporaire des redevances entrée en vigueur le 1er janvier 2002, et une augmentation de 3 % en vigueur depuis janvier 2003, NAV CANADA cumule un déficit de 157 millions pour l'exercice en cours.

La Société précise que les redevances n'ont pas été augmentées à un niveau permettant d'atteindre le seuil de rentabilité et qu'en maintenant le cap actuel, pendant l'année financière 2003-2004, d'autres pertes majeures viendraient s'ajouter.

Depuis que NAV CANADA a fait l'acquisition des services de navigation aérienne en 1996, elle a réussi à diminuer ses coûts de 400 millions. Mais des événements, comme le 11 septembre qui ont amené une diminution importante du trafic aérien, la force à prendre action rapidement afin de stopper ce que l'on peut appeler une dégringolade qui pourrait engendrer des conséquences plus désastreuses si aucune intervention n'est faite.

NAV CANADA propose donc une nouvelle augmentation des redevances effective à compter du 1er août 2003. La Société est d'avis qu'elle a pris jusqu'à maintenant toutes les mesures raisonnables afin de minimiser les augmentations de redevances. La nouvelle proposition prévoit donc une hausse moyenne de 6,9 % répartie comme suit : 8,3 % pour les services terminaux ; 5,2 % pour les services en route ; 18,3 % pour les services sur l'Atlantique Nord.

Une période de consultation est présentement en cours et NAV CANADA doit recevoir toute suggestion ou observation au plus tard le 14 juillet.

LE 600, 6e Avenue

NOMINATION

Lors d'une réunion tenue le 9 juillet 2003, les membres du conseil d'administration de l'AQTA ont adopté une résolution à l'effet que **M. John McKenna** occupera la fonction de vice-président exécutif de l'AQTA à compter du 2 septembre 2003.

Le comité de sélection des candidats n'a pas eu la tâche facile. L'Association offre donc un remerciement spécial à M. Jean Tremblay, président du conseil d'administration de l'AQTA; M. Jean-Pierre Blais, directeur ex officio de l'AQTA et M. Denis R. Boucher, conseiller à la direction de l'AQTA.

Originaire de Sherbrooke, M. McKenna est établi à St-George-de-Beauce depuis 1998. Il a obtenu un Baccalauréat général de l'Université McGill en 1978, une Maîtrise en économie internationale de l'Université Carleton en 1980, une Maîtrise en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke en 1982 et, une Maîtrise en administration publique de l'Université de Harvard en 1989.

Il a obtenu sa licence de pilote privé en 1990 et cumulé environ 450 heures de vol. M. McKenna a œuvré dans le milieu des affaires, de la politique, de la diplomatie, de la consultation stratégique et internationale et à titre de professeur à la faculté d'administration de l'Université Bishop.

Au cours de ses vingt ans de carrière, il a développé une expertise en management stratégique et organisationnel. Nul doute que ce passionné d'aviation représentera et défendra assidûment notre industrie.

NOUVEAU MEMBRE ACTIF

ACADÉMIE DE L'AVIATION DE MASCOUCHE
3385A, chemin de l'Aéroport
Mascouche (Québec) J7K 3C1
Tél. : (450) 474-6764
Télec. : (450) 474-3774
academie@aviationmascouche.qc.ca
www.aviationmascouche.qc.ca
M. Pascal Verrees, président

L'Académie de l'aviation de Mascouche offre des services de formation en pilotage et de location d'avions. Située sur le site de l'Aéroport de Mascouche depuis six ans, l'entreprise exploite des Cessna 152 et 172 en plus de posséder un simulateur ATC 610 lequel est utilisé principalement pour la formation de vol aux instruments.

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

NOMINATION

M. Jacques Prud'homme, président du conseil d'administration provisoire d'AERO ASSURANCE, et M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, ont le plaisir d'annoncer la nomination de **M. Denis R. Boucher** à titre de conseiller spécial à la direction de l'AQTA.

En poste depuis le 8 avril 2003, M. Boucher travaillera pour mettre au point tous les aspects stratégiques et pratiques reliés à la mise en œuvre des opérations d'AERO ASSURANCE.

Monsieur Boucher est comptable agréé de formation et est titulaire d'une Maîtrise en administration des affaires. Il possède une expérience de plus de vingt ans dans des postes de direction auprès d'institutions financières et il affiche un parcours marqué de réalisations probantes en matière de planification, d'organisation et de direction d'activités d'assurance. Ses plus récentes fonctions ont été exercées à la direction générale du Groupe Promutuel.

Des domaines d'expertise aussi importants vont lui permettre de bénéficier d'une maîtrise rapide de toutes les dimensions techniques, financières, réglementaires et stratégiques de notre dossier.

DÉVELOPPEMENT

Un peu ralenti par la campagne électorale et la formation d'un nouveau gouvernement, le dossier de la Mutuelle d'assurance a maintenant repris son envol. Cette période, forcément non productive du point de vue gouvernemental, a permis au nouveau conseiller spécial, M. Denis R. Boucher, de faire le tour du sujet, de peaufiner le travail déjà accompli et de proposer sa vision des choses aux membres du conseil d'administration de l'AQTA.

M. Boucher se dit convaincu qu'un programme d'assurance aviation verra le jour d'ici la fin de l'année 2003. Quant à la forme exacte que prendra ce programme, le tout dépendra principalement de l'intérêt qu'aura le nouveau gouvernement à appuyer les entrepreneurs de l'industrie du transport aérien.

La caution demeure toujours l'ultime point à régler avant de pouvoir déposer les lettres patentes d'AERO ASSURANCE. Le gouvernement établira le montant total de la caution en fonction des besoins des membres fondateurs au moment où l'entente sera conclue. Après, nous serons dans l'impossibilité d'accepter de nouveaux assurés.

Alors, si un transporteur aérien souhaite faire partie de ce groupe, il doit devenir membre de l'AQTA dès aujourd'hui sinon la porte du membership d'AERO ASSURANCE se fermera pour une période d'au moins deux ans.

Après ce délai, la Mutuelle pourra accueillir de nouveaux membres seulement si le gouvernement est disposé à nous offrir une plus grosse caution et si les membres fondateurs veulent bien les admettre.

Nul besoin de vous rappeler...notre actuaire a prédit que, bon an mal an, AERO ASSURANCE réalisera des économies allant jusqu'à 33 % sur les primes normales du marché.

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

LES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS EN MILIEU SYNDIQUÉ : QUI A COMPÉTENCE ?

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

L'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques,* (la Loi) le 1er janvier 2001, a passablement modifié la gestion des renseignements personnels par les employeurs de juridiction fédérale. En effet, la Loi prévoit des balises au niveau de la cueillette, de l'utilisation ainsi que la communication des renseignements personnels concernant les employés. Un organisme en particulier, soit le Commissaire à la protection de la vie privée du Canada (le Commissaire), est chargé d'appliquer et d'interpréter la Loi. Il peut enquêter sur des plaintes touchant l'application de sa loi, mais ne peut rendre des décisions exécutoires. Cependant, il peut s'adresser à la Cour fédérale afin de faire respecter la Loi, tant suite à une plainte que de sa propre initiative. Face à la juridiction de cet organisme, se pose la question de la compétence exclusive d'un arbitre de grief lorsque les employés d'une entreprise de juridiction fédérale sont syndiqués. En effet, il est acquis que tout litige relevant explicitement ou implicitement de la convention collective doit être soumis de façon exclusive à un arbitre de grief nommé en vertu de la convention collective applicable et du *Code canadien du travail* (le Code).

Dans une décision récente et, à notre connaissance, la première sur ce sujet, la Cour fédérale du Canada a accepté cette argumentation et a rejeté la demande d'une employée d'Aéroports de Montréal basée sur le rapport du Commissaire à la protection de la vie privée du Canada, en concluant notamment que la question en litige relevait de la compétence exclusive de l'arbitre de grief.

Le 23 janvier 2001, la demanderesse a fait parvenir à son employeur cinq demandes d'accès pour obtenir des renseignements contenus dans son dossier. Le 8 février 2001, la directrice des ressources humaines a répondu en refusant de communiquer les renseignements demandés. Sa lettre indiquait également qu'elle faisait parvenir une copie conforme de sa réponse aux représentantes syndicales, ainsi qu'au coordonnateur des relations de travail. Or, la demanderesse n'avait pas inclus, dans ses demandes d'accès, de copies conformes à ces personnes. Le 12 février 2001, la demanderesse a déposé une plainte à deux volets au Commissariat à la protection de la vie privée du Canada : une pour refus d'accès à l'information et l'autre pour divulgation d'information la concernant personnellement. Dans son rapport d'enquête daté du 5 novembre 2001, le Commissaire a décidé que le deuxième volet de la plainte était fondé.

Sur la base du contexte factuel, du rapport du Commissaire et de l'article 14 de la Loi, la demanderesse a sollicité une ordonnance de cette Cour contre la partie défenderesse l'obligeant à revoir ses pratiques ainsi qu'une ordonnance visant la publication d'un avis énonçant les mesures prises ou envisagées pour corriger ses pratiques. L'employeur a soumis que la Cour fédérale n'avait pas compétence pour juger de ce litige qui relève de la compétence exclusive de l'arbitre de griefs en vertu du Code et qu'elle n'a pas enfreint la Loi, vu le consentement de la demanderesse à la communication des renseignements en question au syndicat et vu les prescriptions du Code.

La Cour fédérale a rejeté la requête de la demanderesse pour deux raisons, chacune étant en soi suffisante : ni le Commissaire, ni la Cour fédérale n'ont compétence pour juger de la plainte de la demanderesse et de toute façon, compte tenu de la preuve, la plainte était mal fondée. Concernant la question de la compétence, la Cour suprême du Canada, dans l'arrêt *Weber c. Ontario Hydro,* [1995] 2 R.C.S. 929, a souligné la compétence exclusive de l'arbitre de griefs. Le chevauchement de compétence a été rejeté au profit de la compétence exclusive. Afin de vérifier si le litige relève de la compétence exclusive d'un arbitre de griefs, il s'agit de déterminer si l'essence du litige découle de la convention collective explicitement ou implicitement. Il importe d'abord de définir l'essence du litige en considérant sa nature en fonction du contexte factuel. Par la suite, il faut observer le champ d'application de la convention collective, pour déterminer si elle prévoit des situations factuelles du même genre. Tous ces principes ont été depuis réitérés par la Cour suprême du Canada dans plusieurs arrêts.

En l'espèce, l'essence du litige découle de l'interprétation, de l'application, de l'administration ou de l'inexécution de la convention collective qui prévoit à l'article 11, à l'instar de l'article 57 du Code, la soumission de tout grief à un tribunal d'arbitrage. Ainsi, la nature du litige et le champ d'application de la convention collective pousse à conclure à la compétence exclusive *ratione materiae* de l'arbitre de griefs. De surcroît, la demande de la demanderesse selon la Cour fédérale est sans mérite. Premièrement, elle a consenti, du moins implicitement, à la communication de la lettre aux représentantes syndicales; elle a admis pendant l'interrogatoire sur son affidavit que le syndicat était au courant de ce litige. Or, il était raisonnable de s'attendre à ce que la correspondance soit également envoyée au syndicat. De plus, il est manifeste que la lettre du 8 février 2001 ne contenait pas de renseignements personnels sensibles au sens de la Loi dont la communication nécessiterait un consentement explicite de la demanderesse. Deuxièmement, l'employeur a l'obligation de communiquer sa réponse au syndicat, tant en vertu du Code que compte tenu du contexte hautement litigieux de la situation. En vertu de la convention collective et du Code, l'agent négociateur fonctionne comme l'interlocuteur exclusif concernant les conditions de travail de ses membres et une communication directe avec ses membres peut constituer une pratique déloyale au sens du paragraphe 94(1) du Code.

Il sera intéressant de suivre l'évolution du droit en cette matière afin de voir s'il existe des questions en matière de la gestion des renseignements personnels impliquant des employés syndiqués qui échapperaient à la compétence exclusive de l'arbitre de grief et relèverait du Commissaire à la vie privée du Canada. En effet, il nous semble opportun que, en dépit du fait de la promulgation de nouvelles lois, seul l'arbitre de grief soit le forum devant lequel l'employeur et ses employés syndiqués débattent des litiges les impliquant. L'employée a décidé de porter cette décision en appel et nous vous tiendrons au courant des suites de ce dossier ainsi que de l'évolution du droit à ce sujet.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Daniel Adams

Photographies :
Pierre Soulard
Studio Pub-Photo

Aventure et passion, deux mots qui résument bien ce qui anime toute l'équipe d'**Air Hélibec** de La Tuque.

Fondée en 1993, l'entreprise qui se spécialise dans le transport par hydravion, a su se démarquer tant par son accueil que par la grande qualité de ses services.

Située en bordure de la rivière St-Maurice, Air Hélibec offre à de nombreux touristes et amateurs de plein air, l'occasion de découvrir un territoire immense et des plans d'eau majestueux ornés de paysages à couper le souffle.

Depuis son ouverture, il y a neuf ans, cette compagnie a diversifié ses activités offrant maintenant une gamme de services allant de l'évacuation médicale, en passant par le transport en pourvoirie sans oublier les vols de plaisance. À chaque année, Air Hélibec permet à des centaines de visiteurs européens et québécois de connaître une région ou l'accueil et l'hospitalité prennent toute la place.

À l'origine, les destinées d'Air Hélibec s'orientaient vers la mise en place d'un service d'hélicoptères. Comme le marché était difficile à l'époque et que les octrois de contrats étaient en nette régression, Gilles Gauvin décide de prendre un virage à 180 degrés en regardant d'autres alternatives. Malgré un contexte économique peu favorable, ce dernier prend le risque de plonger et entreprend les démarches visant à démarrer une entreprise se spécialisant dans le transport en hydravion.

Cessna 206

Beaver

Air Hélibec amorce ses opérations en 1993, avec l'acquisition d'un Cessna 185. Dès sa deuxième année, l'entreprise se porte acquéreur d'un Beaver. En 1998, à peine cinq ans après son ouverture, le transporteur compte déjà cinq avions dont deux Cessna 206 et un Beaver qui sont venus s'ajouter à la flotte.

Comme les affaires roulaient bien et que la situation économique s'était améliorée, M. Gauvin ouvre de façon temporaire, une base secondaire à la marina de la rivière Batiscan. Quelque temps plus tard, le propriétaire d'Hélibec reconsidère sa décision et ramène ses opérations à La Tuque de façon définitive.

DES SERVICES DIVERSIFIÉS

Lorsque l'on parle de brousse, deux mots nous viennent à l'esprit, chasse et pêche. Certes une clientèle importante, mais qui s'avère souvent insuffisante pour assurer la rentabilité d'une entreprise comme Air Hélibec. « Il faut être capable de toucher à tout et offrir plus de services et des coûts raisonnables. » nous disait Gilles Gauvin. Plus que du transport par hydravion, l'entreprise se spécialise également dans l'évacuation médicale, les visites touristiques, la prospection forestière, l'observation et l'arpentage de territoire. Annuellement, Air Hélibec effectue entre 8000 et 10 000 transports, été comme hiver.

Depuis trois ans, le transporteur s'est associé avec l'Institut aéronautique de la capitale pour la formation sur hydravion. Ce nouveau partenariat permet de former chaque année, entre deux et cinq étudiants désirant poursuivre des carrières comme pilote de brousse. Les finissants peuvent même se prévaloir d'un stage en entreprise leur permettant de prendre contact avec les réalités de l'industrie.

Depuis 2002, M. Gauvin assure la gestion de l'aéroport de La Tuque. Une expérience qui lui permet d'être davantage en contact avec le milieu de l'aviation. Pour ce dernier, l'aéroport représente un outil de développement économique et touristique important permettant de mieux faire connaître la région.

DES INSTALLATIONS FONCTIONNELLES

En se présentant chez Air Hélibec, ce qui nous frappe c'est la beauté du site, mais aussi la propreté des lieux. « Le premier coup d'œil est important et laisse souvent la meilleure impression. » nous disait le propriétaire d'Air Hélibec.

Située en bordure de la rivière St-Maurice, l'entreprise met à la disposition de sa clientèle des infrastructures modernes, offrant tous les services. Vaste stationnement, réception, salle d'attente, accès facile et sécuritaire au lieu d'embarquement. « On veut que le client se souvienne de son passage chez nous. » précise M. Gauvin.

UNE CLIENTÈLE FIDÈLE ET VARIÉE

Depuis ses débuts Air Hélibec dessert une clientèle tant européenne que québécoise. Grâce à un partenariat avec plusieurs grossistes en voyages organisés, le transporteur effectue chaque année des milliers d'heures de vol permettant à de nombreux touristes, amateurs d'aviation et amants de la nature de prendre contact avec la beauté du paysage de l'une des plus belles régions du Québec.

Pour arriver à maintenir cette qualité de service et cette fidélité de la clientèle, l'équipe de Gilles Gauvin a misé sur l'accueil. « Le secteur dans lequel nous travaillons est saisonnier, chaque client mérite toute notre attention, à partir du moment où il embarque dans l'avion jusqu'à son départ, un sourire, ça coûte pas cher. » soulignait M. Gauvin.

Avec l'immensité du territoire, ils sont nombreux les mordus de chasse et pêche à faire appel aux services d'Air Hélibec pour du transport en pourvoirie ou camp privé. Une clientèle fidèle sur qui l'entreprise a pu bâtir une réputation d'excellence.

UN TERRITOIRE IMMENSE

Le territoire desservi par Air Hélibec s'étend sur plusieurs milliers de kilomètres carrés. Du nord au sud, d'est en ouest, l'équipe de Gilles Gauvin couvre une bonne partie du Nord québécois. « La Tuque constitue un point stratégique pour notre type d'exploitation, nous sommes à vingt minutes de partout. »

La Seigneurie du Triton, le barrage Gouin, le parc des Laurentides et le réservoir Taureau sont les destinations les plus demandées. Par la construction de routes forestières, les compagnies de bois ont permis d'ouvrir l'accès à des territoires, jadis inaccessibles. Conscient de cette nouvelle réalité, M. Gauvin demeure toutefois convaincu que l'hydravion constitue un moyen rapide et efficace pour se déplacer en forêt.

UN PERSONNEL DÉVOUÉ

Le propriétaire d'Air Hélibec est catégorique sur un point « Investir sur du personnel compétent. La compétition dans le domaine est forte et c'est souvent les petits détails qui font toute la différence. » Comme il est lui-même pilote, Gilles Gauvin a voulu transmettre à son équipe cette passion qui l'anime et l'importance de traiter un client comme il se doit.

De g. à dr. : Gilles Gauvin, président ; Pierre-Yves Dubord, pilote ; et Hugues Plante, étudiant.

L'entreprise propose à son personnel des conditions de travail avantageuses, permettant à chaque pilote d'apprécier son boulot. Tous comprennent que lorsqu'on travaille avec le public, on a rarement la chance de faire bonne impression deux fois. « Un employé heureux et bien traité n'amène que des retombées positives à une entreprise comme la nôtre. » précisait M. Gauvin.

LA FLOTTE

Lorsque l'on pense hydravion, la première image qui nous vient à l'esprit, c'est celle du légendaire Beaver. En plus d'un Cessna 206 sur flotteurs l'été et skis l'hiver, Air Hélibec compte également dans son parc l'un de ces Beaver 1958 DHC-2 qui ont marqué l'histoire de l'aviation de brousse canadienne. Il y a quelques années, l'entreprise possédait une flotte de cinq appareils. Les hausses faramineuses des primes d'assurance et une baisse marquée de la clientèle ont forcé la compagnie à réduire le nombre de ses avions.

DE NEW YORK À LA TUQUE

Qui aurait pu prévoir que les événements du 11 septembre 2001 auraient eu des répercussions sur les opérations quotidiennes d'une entreprise située à des milliers de kilomètres du lieu de la tragédie ? En plus d'arriver sans avertissement, les conséquences ont été désastreuses. Durant les heures qui ont suivi les événements, Air Hélibec, comme bien d'autres entreprises en aviation, a été cloué au sol de sorte que chaque vol devait être autorisé individuellement. Une situation qui a perduré plusieurs jours amenant de nombreux désagréments.

Les semaines suivantes n'ont guère été mieux. Gilles Gauvin était débordé d'appels d'agences de voyages qui annulaient leurs réservations pour le reste de l'automne et une partie de l'été suivant. C'est l'industrie touristique de toute une région qui s'est vue menacer. Les annulations pour les vols de plaisance prévus chez Air Hélibec rentraient par dizaines, ce qui a forcé l'entreprise à revoir rapidement l'ensemble de ses opérations. Question de stopper l'hémorragie, M. Gauvin a décidé d'imposer un régime minceur au fonctionnement de la compagnie, notamment en réduisant sa flotte, passant de quatre à deux appareils. Une décision à l'époque qui avait été difficile à prendre, mais qui s'est avérée la bonne.

Aujourd'hui, les affaires ont repris et ce qui s'est passé à l'automne 2001 a laissé des plaies, mais les choses se replacent. Certes, le SRAS est venu semer l'inquiétude, mais rien de comparable avec les attentats terroristes. La clientèle touristique reprend confiance en l'aviation et les réservations chez Hélibec pour cet été annoncent une saison prometteuse.

LES PROJETS

M. Gauvin poursuit déjà plusieurs projets intéressants pour l'avenir. Dans un premier temps, Air Hélibec veut développer l'industrie touristique de la région. Pour ce faire, l'entreprise possède, depuis quelques mois, son propre site Internet www.airhelibec.com. Ce nouvel outil de promotion permet au transporteur de mieux faire connaître la gamme de ses services sur une plus grande échelle.

Autre projet que caresse le propriétaire d'Air Hélibec serait de se spécialiser davantage dans la formation sur hydravion. Des démarches ont été entreprises dernièrement dans le but de faire l'acquisition d'un troisième appareil, un Cessna 172 ou 185 qui servirait à l'entraînement des pilotes. Les coûts d'exploitation raisonnables de ce type d'avion permettraient aux futurs étudiants de bénéficier d'excellentes conditions d'entraînement à un prix avantageux.

L'AVENIR CHEZ HÉLIBEC

Lorsqu'on demande à Gilles Gauvin comment il entrevoit les prochaines années dans le domaine, la réponse ne se fait pas attendre. Pour lui l'aviation en général connaît un important ralentissement. Ce dernier se dit convaincu de voir le vent changer de côté d'ici peu. Plusieurs entrepreneurs ont connu leur part de difficultés et ont dû faire preuve de persévérance pour s'en sortir en un seul morceau. Dans un élan d'optimisme, le propriétaire d'Air Hélibec nous disait être confiant de voir l'industrie reprendre le dessus.

« Rien n'est acquis dans la vie, la réussite vient à force de travail. Mon entreprise a toujours progressé de façon constante. Une gestion simple et rigoureuse nous a permis de traverser la tempête. »

C'est empreint de cette philosophie que M. Gauvin compte bien continuer de développer ses services et faire connaître davantage les petits secrets de son coin de pays.

De son hydrobase située sur la rivière St-Maurice près de la Tuque, Air Hélibec exploite un Beaver DHC-2 et un Cessna 206 sur flotteurs et sur skis.

Vol nolisé de passagers, de marchandises, d'évacuation médicale, de visite touristique, de prospection forestière, d'observation et d'arpentage de territoire.

Air Hélibec inc.

1590 chemin de la rivière Croche, C.P. 421, La Tuque (Québec) G9X 3P3
Téléphone : (819) 523-9616 • Télécopieur : (819) 523-9671
airhelibec@sympatico.ca • www.airhelibec.com

Gilles Gauvin
président

Latuquois pure laine, Gilles Gauvin est toujours resté bien accroché à ses racines. C'est dans son coin de pays qu'il a décidé d'exercer, ce qui est pour lui, le plus beau métier du monde, celui de pilote.

Même si sa passion pour l'aviation remonte à son jeune âge, son premier vol est venu beaucoup plus tard. Après avoir terminé ses études secondaires à La Tuque, M. Gauvin décide d'entreprendre une formation en génie civil au Cégep de Trois-Rivières, qu'il terminera en 1975. Puis, voulant parfaire davantage ses connaissances, il complète un programme d'études professionnelles de mécanicien diesel pour machinerie lourde. Fraîchement sorti de l'école, Gilles Gauvin est embauché chez CIP pâtes et papier à titre de mécanicien. Peu de temps après, on lui confit le poste de contremaître d'usine. Les années passent, mais le goût profond d'une carrière en aviation demeure.

Parallèlement à son travail, M. Gauvin poursuit une formation à temps partiel dans le but d'obtenir une licence sur ultra léger. Il termine sa licence privée chez Transportair de Québec et obtient sa licence professionnelle chez Nadeau Air Service de Trois-Rivières. Il est alors âgé de 25 ans. Dans la foulée, le futur fondateur d'Air Hélibec avait eu le temps de peaufiner son projet. Puis, son employeur lui annonce qu'il est mis à pied.

1993 marque le début d'une nouvelle aventure pour Gilles Gauvin, mais aussi la concrétisation d'un rêve d'enfance, celui de gagner sa vie comme pilote. Même si à l'époque la situation économique n'était pas facile, le fondateur d'Air Hélibec démarre quand même ses opérations en offrant divers services de vol sur hydravion. Rapidement, il réussit à fidéliser une clientèle qui ne cesse d'augmenter.

Après seulement quatre années d'existence, l'entreprise compte cinq appareils, dont deux Beaver DHC-2. Possédant peu d'expérience en gestion, M. Gauvin assume à la fois les tâches de pilote et gestionnaire des opérations. Comme tout nouvel entrepreneur, une période d'adaptation lui a été nécessaire afin de bien comprendre tous les rudiments et exigences d'être propriétaire d'une PME.

Sa philosophie de gestion est simple. Un travail d'équipe dans un environnement où le respect des individus occupe toute la place. « Si un patron veut être respecté de ses employés, il doit prêcher par l'exemple. » Le président d'Air Hélibec offre toujours une oreille attentive à son personnel. « La porte de mon bureau est toujours ouverte et mes pilotes le savent. »

Âgé aujourd'hui de 46 ans, et comptant plus de 8 000 heures de vol, Gilles Gauvin se dit privilégié de pouvoir faire ce qu'il aime et ce dont il a toujours rêvé. L'aviation a été bâtie par des passionnés et M. Gauvin fait partie de ceux et celles qui partagent quotidiennement cette même passion qui les anime.

Sa vie c'est sa famille et son entreprise, sa force, c'est son honnêteté et sa détermination. En lui demandant s'il pouvait s'attribuer un défaut, humblement et en souriant il précise être exigeant envers lui-même et son entourage. Il avoue aussi être capable de reconnaître l'effort et la qualité d'un bon travail.

Marié depuis 24 ans à Suzanne Pelletier tout aussi Latuquoise que lui et père de trois enfants, Marie-Ève, Alexandre et Pierre-Olivier, Gilles Gauvin poursuit l'ambition de terminer sa carrière dans l'aviation. « Tant que la santé sera au rendez-vous, j'y serai moi aussi. »

« Bâtir une entreprise comme la mienne a demandé beaucoup et demeurer dans la course exigera un effort constant. Air Hélibec jouit d'une réputation d'excellence sur laquelle nous continuerons de développer. » ajoute-t-il en terminant.

Pierre-Yves Dubord
pilote

Pierre-Yves Dubord est un peu le bras droit du patron. Principalement pilote sur Beaver, ce dernier est au service de l'entreprise depuis trois ans et s'y plait beaucoup.

Tôt durant son enfance, au début des années 70, Pierre-Yves suivait régulièrement son père qui était pilote de brousse professionnel, parallèlement à une carrière de vétérinaire. « Mon père a toujours eu un avion ce qui m'a permis de voler souvent et d'y prendre goût. » Toutefois, M. Dubord poursuivait d'autres ambitions même s'il appréciait tous les moments passés avec son père en vol.

Après avoir terminé ses études secondaires et collégiales, il entre à l'Université Laval en biochimie. Trois sessions à se demander s'il avait fait le bon choix. Convaincu du contraire, il quitte l'école et se donne du temps pour réfléchir à son avenir. En discutant avec son père, il réalise qu'une carrière de pilote représentait une alternative très intéressante. Il entreprend donc les démarches nécessaires et est admis au Centre québécois de formation en aéronautique de St-Honoré, en 1998.

Dès la fin de son programme d'études, s'amorce un processus de recherche d'emploi qui le mènera chez Air Hélibec. M. Gauvin lui donne sa chance comme pilote sur Cessna 206, avion qu'il volera pendant deux ans et il cumulera plus de 800 heures sur ce type. Trois ans se sont écoulés depuis sa première journée de travail chez Air Hélibec. 1 500 heures plus tard, Pierre-Yves se dit très heureux de pouvoir pratiquer son métier pour un employeur reconnaissant et respectueux où l'ambiance de travail est formidable. « L'équipe si petite soit-elle est dynamique et énergique et nos clients le sentent. Le service que nous donnons fait notre fierté. J'ai de la chance de travailler pour une entreprise dont les valeurs telles l'entraide et le respect des individus font partie du quotidien. »

L'AÉROPORT DE QUÉBEC TRAVERSE DES MOMENTS DIFFICILES

Le contexte ardu qui frappe l'industrie du transport aérien en général, combiné aux déboires financiers de plusieurs transporteurs, comme Air Canada par exemple, ont eu des répercussions négatives sur les opérations de l'Aéroport de Québec, qui continue d'en arracher depuis le 11 septembre.

La directrice de l'aéroport de Québec, Mme Lucie Francoeur, reconnaissait, en mai dernier, que depuis les événements du 11 septembre 2001, l'aéroport traverse des moments pénibles, sans précédent.

Dans le rapport annuel 2002, les chiffres sont très évocateurs : 673 000 passagers ont transité à Québec en 2000, alors que l'an dernier ils étaient 65 000 en moins à avoir passé les tourniquets. S'ajoutant à ces statistiques, une diminution de 7 % de l'offre des transporteurs aériens entre 2001 et 2002.

Les perspectives pour 2003 ne s'annoncent pas beaucoup mieux. D'abord Air Canada en se plaçant sur la Loi de la protection sur la faillite a laissé un solde à l'Aéroport de Québec de 500 000 $ de créances impayées. Dans le meilleur des cas, dix ou vingt cents pour chaque dollars seront récupérées.

La directrice précisait que la situation de l'aéroport est très préoccupante tout comme celle de plusieurs transporteurs aériens en général. Viennent s'ajouter à tout ça, le SRAS dont les répercussions sont difficiles à évaluer et la guerre en Irak qui n'a pas aidé.

Ce qui monopolisera également les efforts chez Aéroport de Québec en 2003, c'est un projet de loi fédérale qui aura pour conséquence, s'il est adopté, de réduire le rôle des administrateurs d'aéroports à celui d'exploitants. La direction d'Aéroport de Québec a laissé savoir qu'elle s'opposera fermement à la concrétisation de ce projet.

Lucie Francoeur a précisé que depuis maintenant trois ans, beaucoup de travail a été fait en collaboration avec de nombreux intervenants de la région visant principalement le développement économique de l'Aéroport de Québec. Mme la directrice refuse catégoriquement le rôle de second violon que veut lui imposer Ottawa.

Pas que des mauvaises nouvelles

Malgré des moments difficiles en 2002, reste qu'en 2003, certains signes sont encourageants. Au niveau financier, Aéroport de Québec a terminé l'exercice avec un surplus de 222 500 $.

L'instauration de nouvelles liaisons aériennes a aussi permis à l'aéroport de diversifier ses services en offrant plus de destinations. Lucie Francoeur soulignait qu'au cours de l'hiver 2002-2003, les vols Québec - Paris directs offerts par Air Transat ont été occupés à 97 %.

Une initiative espère-t-on voir se répéter pour la prochaine saison hivernale. Éventuellement, on aimerait du côté d'Aéroport de Québec offrir ce service l'année durant.

« Ce n'est pas les possibilités de destinations qui manquent à partir de la Vieille capitale, disait Mme Francoeur, les vols pour le Sud sont généralement très appréciés de la clientèle. » Pour 2003, on mise principalement sur l'établissement de nouvelles liaisons, Québec – Détroit qu'assure Northwest Airlink depuis juin est un bon exemple.

Comme Air Canada représente 60 % des redevances aéroportuaires, Mme Francoeur croit que plus il y aura de transporteurs qui viendront s'installer à Québec, plus les entrées d'argent seront diversifiées, venant ainsi solidifier le fonctionnement de l'aéroport.

MOBILISATION MAJEURE POUR SAUVER MASCOUCHE

L'incertitude la plus totale règne dans la communauté aéronautique de Mascouche. En janvier 2003, un important concessionnaire auto (Albi le géant) s'est porté acquéreur d'un terrain d'une superficie de 2,4 millions de pieds carrés, site même de l'Aéroport de Mascouche. La transaction fut réalisée pour un montant bien en dessous de l'évaluation municipale.

À titre de comparaison, les terrains ont été cédés pour une valeur de 1,75 $ le pied carré alors que présentement, des espaces semblables situés à proximité de l'autoroute 40 ont été vendus entre 3,00 $ et 8,00 $ du pied carré.

Même s'ils ont reçu l'assurance des nouveaux propriétaires, que la vocation et les installations de l'aéroport resteraient intactes, les exploitants et usagers sont, au contraire, convaincus de l'objectif de ces derniers de transformer le site en un vaste parc d'automobiles le long de l'autoroute. La coalition s'appuie sur le fait que selon l'entente conclue avec le gouvernement fédéral relativement aux subventions octroyées, l'aéroport doit rester en exploitation au moins jusqu'en 2011.

Cependant, le nouveau propriétaire de l'aéroport peut se dégager de ses engagements en remboursant le résidu des sommes versées par le gouvernement fédéral s'élevant à 415 000 $, et ce, à partir du 1er novembre 2003. Alors, la transaction lui reviendra à 1,92 $ du pied carré ce qui représente toujours une très très bonne affaire.

Ce qui inquiète au plus haut point les utilisateurs, c'est à partir du moment où l'aéroport est privatisé, les bâtiments et infrastructures en place n'auront plus aucune valeur ce qui aura comme conséquences directes la disparition des commerces et la perte de plusieurs emplois. Avant d'être confronté devant le fait accompli, l'ensemble des propriétaires a déposé une requête en injonction visant à stopper le processus. Pour l'instant, les démarches avancent normalement.

Rappelons que l'Aéroport de Mascouche est le seul dans la portion Est du grand Montréal et enregistre annuellement environ 60 000 mouvements d'aéronefs.

LE SPECTACLE AÉRIEN INTERNATIONAL DE QUÉBEC S'EN VIENT...

Encore une fois, on peut déjà sentir cette effervescence entourant la présentation de la 12e édition du Spectacle aérien de Québec qui se tiendra sur le site de l'Aéroport international Jean-Lesage, les 30 et 31 août prochain.

Comme ils nous ont habitués dans le passé, les organisateurs de cet événement familial par excellence à Québec, ont concocté un programme d'activités des plus intéressants incluant plusieurs nouveautés et des performances aériennes à couper le souffle.

Notamment, l'équipe de parachutistes de précision des Forces armées canadiennes a confirmé sa participation et viendra s'ajouter aux autres activités et démonstrations prévues au programme. L'édition 2003 du Spectacle aérien international de Québec regroupera des maîtres de l'acrobatie aérienne. Le très réputé Jim Leroy est de retour avec son fidèle Pitts S2S et présentera un numéro renversant et spectaculaire. John Mohr, qui en 1999 avait réussi le transfert d'un passager depuis un avion vers un hélicoptère, a aussi confirmé sa présence.

Les amateurs de courses d'accélération seront également heureux d'apprendre que Scott Shockley débarquera à Québec afin d'y présenter un numéro impressionnant avec son camion Chevrolet 1957, muni de deux moteurs de Boeing 707 dans la boîte lui permettant d'atteindre une vitesse de 400 km/h en 10 secondes.

Spectacle aérien international de Québec
Québec Air Show

Grandes premières pour cette 12e édition

Voulant innover à chaque présentation, l'organisation du Spectacle aérien international de Québec propose une fois de plus cette année des attractions majeures. Les fameux Thunderbirds américains débarqueront dans la Vieille capitale au mois d'août prochain. Cette équipe composée de six F-16 est considérée comme la meilleure au monde et offrira, aux amateurs de sensations fortes, une performance jamais vue à Québec. Précisons que les Thunderbirds ne sont autorisés à s'exécuter hors des États-Unis, qu'une seule fois par année.

En plus de cette grande première, le comité organisateur était fier d'annoncer la présentation d'une émission spéciale de deux heures à TVA Québec, le samedi 23 août prochain de 16 h à 18 h. Pendant 120 minutes, les amateurs pourront pénétrer dans les coulisses du Spectacle aérien international de Québec. Un moment privilégié pour savoir comment s'organise un événement de cette dimension. Les téléspectateurs se retrouveront même à Las Vegas où se tient le plus grand rassemblement de l'industrie des spectacles aériens en Amérique.

Évidemment, la présence du CF-18 Hornet, fleuron de l'aviation canadienne, viendra également marquée l'édition 2003 du Spectacle aérien de Québec. En effet, les spectateurs présents les 30 et 31 août prochain sur le site de l'Aéroport Jean-Lesage pourront voir à l'œuvre le capitaine Daniel Bélanger, natif de Charlesbourg, aux commandes du CF-18. Il compte plus de 8000 heures de vol et est pilote de démonstration pour la 3e Escadre Bagotville.

Au profit de la Fondation Maurice Tanguay

C'est toute une armée de bénévoles qui gravitent autour de l'organisation de ce spectacle. À chaque présentation leur travail permet aux organisateurs d'amasser des fonds pour la Fondation Maurice Tanguay qui vient en aide aux enfants malades et handicapés.

Pour cette année, le prix d'entrée sera gratuit pour les moins de 5 ans ; 5,00 $ pour les 6 à 12 ans et 15,00 $ pour les 13 ans et plus. C'est M. Paul Delage Roberge, président-directeur général des Ailes de la Mode inc, qui agira comme président d'honneur de l'édition 2003.

RÉVISION
RÉPARATION
VENTE
ÉCHANGE

AERONEUF
INSTRUMENTS LTÉE./LTD

OVERHAUL
REPAIR
SALES
EXCHANGE

POUR TOUS VOS BESOINS EN INSTRUMENTATION
FOR ALL YOUR INSTRUMENT NEEDS

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

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

QUOI DE NEUF?

CAE signait récemment un important contrat avec la **South African Airways** pour la vente d'un simulateur complet (FSS) Airbus 320 muni d'un système visuel CAE Tropos. D'une valeur de 17 millions canadiens, cette nouvelle commande porte à 11 le nombre de simulateurs de vol CAE vendus au cours de l'exercice 2003. La société atteint ainsi l'objectif qu'elle s'était fixé en début d'année, soit la livraison de 10 à 12 appareils.

M. John Moyn, vice-président ventes et marketing d'**Innotech Execaire**, est fier d'annoncer la nomination de M. **Robert C. Dragon** au poste de représentant des ventes pour le nord-est des États-Unis. Le nouvel élu était auparavant directeur régional pour Executive Aircraft Corporation chez Canadair Challenger Inc.

Nu-Tech Associates vient d'être accrédité comme fournisseur de service par **Goodrich Corporation's** pour la vente de radeaux de sauvetage fabriqués par la multinationale. L'entreprise de Montréal assurera également tous les services reliés à la réparation, les tests de conformité et la certification de l'équipement.

Le **SRAS**, qui a frappé le pays il y a quelques mois, a forcé **Air Transat** à réagir. Avec l'annonce de la propagation du virus, le transporteur a immédiatement mis en place des mesures pour prévenir la transmission de la maladie sur le territoire canadien. La désinfection des avions à destination du Sud, la disponibilité de masques de protection pour les vols en provenance de Toronto et une meilleure sensibilisation du personnel ont permis à Transat d'assurer une sécurité maximum aux usagers.

Depuis le mois de mai dernier l'entreprise de nolisement d'affaires, **Cité Aviation**, est officiellement en opération. Le transporteur qui devait démarrer son service en septembre 2002, n'avait pu le faire en raison d'un important rappel sur certaines composantes moteur de ses deux appareils de type Piper Navajo PA-31 350 Cheiftain.

L'entreprise dont le siège social est situé à Québec offre plusieurs liaisons au Québec et aux États-Unis.

Les 26 et 27 avril dernier, **Pratt & Whitney Canada** invitait le public à venir découvrir plus de 150 œuvres présentées par près de 100 femmes artistes en arts visuels, lors de la 17e édition de l'expo-vente **« Les Femmeuses »** qui s'est déroulée à l'établissement principal de P&WC à Longueuil.

L'événement est organisé dans le but de venir en aide à sept maisons d'hébergement pour femmes et enfants victimes de violence conjugale. L'exposition qui connaît une popularité grandissante à chaque présentation, a permis d'amasser un montant record de plus de 170 000 $.

Depuis mai dernier, **NAV CANADA** est responsable de la vente et de la distribution des produits d'information aéronautique qui étaient auparavant commercialisés par Ressources naturelles du Canada.

Le constructeur américain Boeing misera sur la défense pour garder la tête hors de l'eau. Le numéro 1 mondial de l'aéronautique a avoué en mai dernier que la guerre en Irak, les nombreuses faillites de compagnies aériennes et l'épidémie de pneumonie atypique, ont amené des répercussions majeures dans l'industrie, à un point tel que la multinationale a dû réviser ses prévisions.

Les chiffres enregistrés au dernier trimestre démontrent bien l'état de la situation dramatique dans laquelle se trouve le secteur de l'aviation commerciale. En revanche, tout ce qui relève de la défense affiche une santé insolente.

Le ministre de la Justice et Procureur général du Canada et ministre responsable pour le Québec, Martin Cauchon, annonçait, le 6 mai dernier, une participation fédérale de 955 900 $ pour deux projets d'amélioration de la sécurité à **l'Aéroport d'Alma.** Ces deux projets font partie d'un financement global de près de 4,8 millions de dollars récemment autorisé pour l'amélioration de la sécurité dans dix autres aéroports au Québec. Cette contribution du fédéral s'inscrit dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du gouvernement du Canada.

Appel d'offres

Vente de surplus d'actifs

Société de développement de la Baie-James

Équipements d'aide à la navigation et unité de pouvoir auxiliaire pour aéronef

N° de projet : SD03-5020

Date d'ouverture :
20 août 2003, à 14 h 1, au bureau de la Société à Matagami.

Admissibilité : Établissement dans la province de Québec.

Garantie de soumission sous forme de : Chèque visé ou mandat-poste représentant 5 % du montant total incluant les taxes.

Prix : Gratuit

Obtention des documents : Société de développement de la Baie-James, 110, boul. Matagami, C.P. 970, Matagami (Québec) J0Y 2A0, téléphone : (819) 739-4717, poste 264.

Pour renseignements : M. Jean-Yves Létourneau, tél. : (819) 638-8847.

Les documents peuvent aussi être consultés aux bureaux de la Société à Chibougamau, à Matagami et à Radisson.

La Société ne s'engage à accepter aucune des soumissions reçues.

Le directeur Administration
et secrétaire-trésorier,

Réal Morrisette, C.M.A.

Québec

QUOI DE NEUF?

Le ministre canadien des Transports, M. David Collenette, a présenté, en avril dernier, la *Loi sur les aéroports du Canada* devant la Chambre des communes. Ce projet de loi modernise le régime de gouvernance d'entreprise pour les administrateurs aéroportuaires et établit un cadre pour les principaux aéroports du pays, en matière de communication de renseignements et de responsabilisation. La loi proposée précise les rôles et les obligations du gouvernement du Canada et des exploitants aéroportuaires touchés. À son entrée en vigueur, la loi touchera 30 aéroports. Elle s'appliquera aussi à tout autre aéroport qui franchira le seuil des 200 000 passagers et plus.

Puisqu'on parle d'Ottawa, **le gouvernement fédéral** n'écarte pas le scénario d'investir dans **Air Canada** dans le but de soutenir le transporteur montréalais qui est lourdement endetté. Le ministère des Transports se dit prêt à discuter avec la direction d'Air Canada de toutes les options permettant d'améliorer la situation. Rappelons que la société perd quotidiennement 3 millions de $ par jour et a annoncé en avril dernier, l'abolition de 3 600 postes. De plus, des concessions syndicales seront nécessaires afin de réduire les coûts de main-d'oeuvre de 650 millions par année.

Air Canada Jazz a mis fin à ses opérations à son centre d'entretien de Québec, situé à l'Aéroport Jean-Lesage. Le transporteur régional prévoit ainsi réduire le nombre de ses techniciens qui passera de 60 à 8. Sur les 52 coupés, une trentaine seront transférés à Montréal.

Bombardier Aéronautique a annoncé que le biréacteur CRJ-200 de 50 passagers avait reçu, de Transports Canada, l'autorisation d'exploitation sur des aéroports situés à haute altitude, c'est-à-dire jusqu'à 13 000 pieds.

La certification obtenue par **Bombardier** fait suite à un processus d'essais en vol réalisés au mois d'août 2002 et effectués en Bolivie, plus précisément à l'aéroport de La Paz, dont l'altitude est considérée comme la plus élevée au monde. Avec cette nouvelle étape franchie, Bombardier espère combler le besoin des transporteurs qui voudraient utiliser le **CRJ-200** dans des aéroports à topographie particulière.

M. Jean Valiquette est le nouveau président d'**APS Aviation Inc.** C'est ce qu'a annoncé l'entreprise en mars dernier. M. Valiquette œuvre comme pilote, gestionnaire et conseiller dans le domaine de l'aviation depuis 29 ans. Il a acquis une grande expérience opérationnelle et de cadre supérieur tant au niveau du secteur privé que public. APS Aviation offre des services spécialisés de consultation en aéronautique.

Depuis le 2 mars dernier, le transporteur aérien **JetsGo** offre **Ottawa** parmi ses destinations. Cette nouvelle liaison est rendue possible grâce à l'ajout d'un autre appareil **Boeing Super 80,** ce qui porte à sept le nombre d'avions que possèdent le transporteur. Des vols à partir d'Ottawa vers Toronto sont maintenant offerts en raison de deux fois par jour. Des vols de correspondance en direction de Winnipeg, Vancouver, New York, Timmins, Halifax et Charlottetown sont également offerts par JetsGo.

Il semble bien que le **légendaire Concorde** suscite encore beaucoup d'intérêt. Après avoir annoncé la fin des vols du supersonique pour octobre 2003, des milliers de voyageurs se sont rués sur le central de réservations pour s'assurer d'une place et ainsi s'inscrire parmi les chanceux qui seront des dernières envolées. L'engorgement s'est fait davantage sentir chez **Air France,** où l'arrêt du service est effectif depuis le 31 mai, alors que chez **British Airways** la date butoir a été fixée au 31 octobre. Le taux d'occupation est passé de 20 à 98% immédiatement après que la nouvelle ait été rendue publique.

M. Pierre Desbiens d'Exact Air profite, depuis quelques mois, d'une retraite bien méritée. C'est **M. Benoît Allard** qui est le nouveau propriétaire de l'entreprise de St-Honoré. **M. David Gagnon** assumera les fonctions occupées par M. Desbiens avant son départ.

Après plusieurs mois de préparation, le nouveau transporteur régional **Québécair Express,** dont le siège social est à Québec, soulignait le début de ses opérations en effectuant son premier vol le 17 avril dernier. Avec ses deux **Saab-340** de 33 passagers, ce transporteur dessert Montréal, Québec, Baie-Comeau, Sept-Iles, Chevery, St-Augustin, Blanc-Sablon ainsi que Mont-Joli, Gaspé et les Iles-de-la-Madeleine. Les dirigeants poursuivent également le désir d'offrir des liaisons en Abitibi si Air Canada Jazz décide d'y réduire ses opérations.

Le directeur des opérations de **Pétro Air Service Esso** à Québec, M. Serge Proulx, était fier de nous apprendre que l'entreprise avait décroché d'importants contrats d'approvisionnement en essence et manutention au sol auprès de **Continental, Northwest et Air Creebec.** L'obtention de tels contrats permettra à Pétro Air Service d'augmenter sa part de marché sur l'aéroport de Québec et ainsi diversifier ses activités.

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.

QUOI DE NEUF?

Aéroport de Montréal poursuit la mise en oeuvre de ses orientations stratégiques. En assemblée générale annuelle tenue le 8 mai dernier, ADM a fait état des initiatives majeures réalisées au cours de la dernière année dans le cadre de sa stratégie à long terme.

En terme clair cela signifie qu'Aéroport de Montréal continue de développer ses deux plates-formes se spécialisant pour Dorval dans le transport de passagers et Mirabel dans le fret aérien.

Pour aider au financement de ses programmes d'immobilisations, ADM a mobilisé un total de 590 millions de $ sur les marchés des capitaux, y compris 450 millions en obligations à long terme et une facilité de crédit de 140 millions. Une seconde émission d'actions est envisagée à la fin 2003 début 2004.

Le 12 mai 2003 se déroulait à Ottawa, **la 38e Conférence annuelle du groupe de recherches sur les transports au Canada.** Dans son allocution aux participants, le ministre fédéral des transports, **M. David Collenette,** a profité de l'occasion pour préciser les visions de son gouvernement pour la prochaine décennie.

Le ministre a insisté sur le fait que les nouvelles technologies et les projets innovateurs permettant d'améliorer différentes facettes du transport au Canada auront toute l'attention de gouvernement.

Air Transat et le syndicat représentant ses pilotes ont évité la grève de justesse, en mai dernier. Les 320 pilotes de la société ont obtenu des augmentations de l'ordre de 18 % sur la durée de la convention qui expirera le 1er novembre 2005. Des améliorations auraient été apportées aux conditions de travail en général et au plan de pension. Le commandant de bord Martin Gauthier s'est dit très satisfait des termes de ce nouveau contrat de travail.

De son côté, **Air Canada** annonçait par voie de communiqué que les négociations intensives menées avec ses syndicats sous la direction du juge Warren Winkler, ont pris fin par la conclusion d'ententes de principes à l'exception de l'association des pilotes d'Air Canada. Les pilotes ont l'intention de contester certains éléments du processus encadrant la tenue de ces négociations.

Depuis le 1er avril dernier, le **département de la Sécurité du système de Transports Canada,** ne dispense plus les cours de perfectionnement offerts aux compagnies aériennes. **Ariane Information** a préparé une grille incluant tous les programmes, tels : CASO, CRM, HFM. Pour en savoir davantage sur les lieux et endroits où seront dispensés ces cours, consultez le site Internet d'Ariane au www.ariane-info.com

Ça travaille fort chez **Pascan Aviation de Québec.** D'abord, le transporteur compte maintenant cinq Pilatus PC-12 dont quatre affectés à des liaisons régulières et un exécutif servant pour les vols nolisés. De plus, l'entreprise a transféré ses opérations de Dorval chez **Avtech de St-Hubert,** ce qui fait de Pascan le seul transporteur à horaire régulier offrant des départs de la Rive-Sud de Montréal.

Finalement dans un autre ordre d'idées, M. Serge Charron nous annonçait qu'il était le nouveau représentant du **Air Tractor AT-802 F,** un avion amphibie monoturbine développant 1350 HP servant à combattre les incendies de forêt.

Une démonstration des capacités de l'appareil s'est tenue à Québec le 16 juin dernier et une autre est prévue au cours du mois de juillet. L'objectif que poursuit Pascan est d'offrir ce type d'appareil au Service aérien du gouvernement du Québec et à la SOPFEU.

Photo : Wipair inc.

Avec l'année scolaire qui vient de se terminer, le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) et différents partenaires industriels soulignaient, le 24 mai dernier, le travail et les efforts d'élèves les plus méritants.

Les lauréats se sont vus remettre des récompenses sous forme de bourse, de stage et formation sur type. Au total c'est une quinzaine de finissants qui ont été honorés, dont M. Yves Bergeron qui a reçu le trophée Pilote de brousse remis par l'AQTA.

Du 15 au 22 juin dernier se tenait le prestigieux Salon du Bourget à Paris. Cette année l'événement regroupait environ 1800 exposants, 200 appareils et a accueilli pas moins de 300 000 visiteurs. Rassemblement aéronautique par excellence en Europe, le Bourget se veut aussi une occasion unique pour de nombreuses entreprises canadiennes reliées de près ou de loin au secteur de l'aviation, de percer le marché européen et explorer de nouvelles avenues.

À peine deux jours avant la fin de l'événement, l'édition 2003 de cet événement avait déjà permis la signature de plus de 60 milliards de $ en contrats. De ce nombre, notons que Pratt & Whitney Canada a profité de l'occasion pour annoncer la livraison de son 1000e turbomoteur PW200 qui équipe la nouvelle génération d'hélicoptères biturbines. Ce dernier a été livré à Eurocopter pour son appareil EC135P2.

De son côté, Bombardier Aéronautique a également procédé à plusieurs annonces dont une confirmant le raffermissement du partenariat entre la société et le Forum économique mondial. Par cette entente, Bombardier est devenu le transporteur aérien exclusif lors des prochaines rencontres qui se dérouleront au Moyen-Orient, en Europe et en Asie.

Même si chaque année l'événement suscite beaucoup d'intérêt, plusieurs experts s'entendent pour dire que l'édition 2003 du Bourget a connu elle aussi son ralentissement. La situation difficile que vit l'industrie en général depuis quelques années, y est sûrement pour quelque chose.

Jacques Côté, bien connu dans le milieu des assurances, travaille maintenant sous la bannière de **Dulude, Taylor Inc.** Vous pouvez le rejoindre en composant le (418) 683-9183 ou sur son cellulaire au (418) 933-1200.

QUOI DE NEUF?

Plusieurs intervenants de l'industrie, des lignes aériennes, et du personnel de Transports Canada participaient en mai dernier, au **Canadian Air Safety Seminar** qui s'est déroulé à Montréal.

Parmi les sujets abordés, les ressources humaines ont retenu l'attention des participants. Un conférencier invité pour l'occasion a livré les conclusions d'une volumineuse étude qui prévoit que le domaine de l'aviation connaîtra une **importante pénurie de main-d'œuvre** d'ici cinq ans. Agents de bord, membres d'équipage et personnel administratif seront tous affectés.

Ampitech International Inc annonçait, le 8 mai dernier, la nomination de **M. Paul Costanzo** au poste de président. Le nouvel élu succède à M. Martin Bissonnette qui demeure toutefois actionnaire et conseiller au sein de l'entreprise. M. Costanzo, 43 ans, a occupé différentes fonctions dans l'industrie aérospatiale tout au long de sa carrière dont 10 ans chez Bell Helicopters. Il poursuivra la commercialisation de l'OASys développé et conçu par les ingénieurs d'Amphitech.

Les autorités américaines ont commencé à former des pilotes de ligne au maniement d'armes à feu car depuis mai dernier, certains de ceux-ci sont armés de **pistolet semi-automatique** de calibre .40. Pour l'instant, le port d'armes n'est autorisé que sur les lignes intérieures aux États-Unis, desservies par des compagnies américaines. En date du 1er juin, 46 pilotes volontaires, dont trois femmes, ont effectué un stage de 48 heures comprenant l'instruction au tir et l'enseignement de tactiques défensives pour désarmer et neutraliser un adversaire. Une fois le stage accompli, les pilotes prêtent serment en tant qu'« officier du pont de vol » (Flight Deck Officer).

Signe de reprise peut-être, **Bombardier aéronautique** rendait public, le 12 mai dernier, les termes d'un contrat signé avec **US Airways** pour l'achat d'appareils de type CRJ dont le nombre pourrait atteindre 275 exemplaires. D'une valeur totale de plus de 7 milliards de dollars, cette nouvelle entente n'empêchera pas les mises à pied que doit faire Bombardier et annoncées plutôt en début d'année. Précisément, c'est 85 appareils qui ont été commandés, 90 à confirmer plus tard et une centaine bénéficiant d'une option du nouvel acquéreur. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2003 et s'étendent jusqu'au deuxième trimestre 2005.

Si l'Aéroport de Québec annonçait récemment qu'elle vivait des moments difficiles, il semble que ça ne soit pas le cas pour **Trois-Rivières.**

Depuis quelques mois, la corporation qui gère le développement des infrastructures aéroportuaires de l'endroit fait du bon boulot à un point tel, qu'on apprenait au cours des derniers mois, la venue d'une entreprise spécialisée dans l'entretien de gros porteurs, **Premier Aviation,** qui devrait créer 350 emplois.

En plus, la Société allemande **OMF** a choisi les installations de Trois-Rivières pour la construction d'un nouveau type d'aéronef, le Symphonie, destiné au marché nord-américain. Trois-Rivières jubile à la concrétisation de ces deux importants projets qui permettront la création de plusieurs nouveaux emplois et apporteront un élan de dynamisme très attendu de la part d'une région qui a connu ses difficultés depuis quelques années.

C'est avec un sentiment de profonde déception **qu'Air Transat** annonçait, en mai dernier, l'abolition de 500 postes. La moitié des mises à pied auront lieu à Montréal. Au total, 60 pilotes, 60 employés de bureau, et 20 mécaniciens perdront leur emploi.

Une centaine d'employés seront aussi remerciés chez les voyagistes du groupe Transat AT, soient **Vacances Air Transat et Nolitours.** Le SRAS et l'intervention américaine en Irak ont été deux des facteurs déterminants dans la décision de la Société de passer le couperet dans ses effectifs. Comme Air Transat possède une flotte mixte d'appareils, les Lockheed 1011-500 seront cloués au sol favorisant l'utilisation d'avions moins coûteux et plus rentables.

M. Michel Nadeau vient d'annoncer qu'il reprenait les activités d'Aéro Moteur anciennement du Lac à la Tortue, sous la nouvelle bannière d'**Aéro Performance Moteur.**

L'entreprise sera installé dans de nouveaux locaux à l'Aéroport de Trois-Rivières avec **Nadeau Air Service,** qui offre des services de taxi aérien et d'école de pilotage, et **Nadeau Mécanique Aviation.**

REVISION • ÉCHANGE • VENTE

COMPAGNIE CERTIFIÉE ISO 9002

QUALITÉ ✓
SERVICE ✓
RAPIDITÉ ✓
FIABILITÉ ✓
PRÉCISION ✓
EFFICACITÉ ✓
EXPÉRIENCE ✓

INSTRUMENTS
• Altimètres
• Airspeeds
• Gyros
• Autres indicateurs
• Électriques et mécaniques

ACCESSOIRES
• Skydrol
• Démarreurs - Générateurs
• Pompes (fuel, hydrauliques, toilettes)
• Autres accessoires
• Électriques et mécaniques

A.M.O.-JAA

www.poleair.com

PÔLE AIR AVIATION INC.

Depuis 30 ans

2290, 46e Avenue, Lachine, Qc, Canada, H8T 2P3

Tél.: (514) 636-8154 • Fax: (514) 636-0763

AQTA

MEMBRES

CONGRÈS

CIRCUL'AIR

LIENS

ENGLISH

VISITER LE NOUVEAU SITE WEB DE L'AQTA

WWW.AQTA.ORG