LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 19 • NOVEMBRE 1996

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR ROYAL

21e CONGRÈS ANNUEL de l'AQTA 4 et 5 décembre 1996

Bell Helicopter TEXTRON
Une division de Textron Canada ltée

Le leader mondial dans la fabrication d'hélicoptères commerciaux

Le seul hélicoptériste entièrement intégré au Canada, Bell Helicopter Textron, a fabriqué, depuis 1986, plus de 1 350 appareils à son usine de Mirabel. Les 1 800 employés hautement spécialisés y fabriquent les hélicoptères les plus populaires au monde :

***Bell* 206B-3 *JetRanger* / 206L-4 *LongRanger* / 206LT *LightTwin* / *Bell* 407 / *Bell* 230 / 430 / *Bell* 212 / 412.**

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 19

4
Éditorial

5
Comité de navigabilité

6 À 9
Le 600, 6e Avenue

10 - 11
21e congrès annuel de l'AQTA

12
Y a-t-il du harcèlement dans l'air?

13 À 17
Portrait d'un transporteur : Royal

18 - 20 - 22 - 23 - 25 - 26
Quoi de neuf!

19
1996 = Mouvement de personnel à Transports Canada

24
L'otite en vol, une douleur mémorable

CIRCUL'AIR

est un magazine trimestriel consacré au transport aérien au Québec. Toute reproduction est permise à la condition d'en mentionner la source.

Éditeur:
Brian Jenner

Rédactrice en chef:
Johanne Lemelin

Publicité:
Johanne Lemelin
Nicole Mace

Collaborateurs:
Me Isabelle Cantin, Dr William Delaney, Carmen Faucher, Me Nicole Mace

Montage et séparation des couleurs:
J.B. Deschamps Inc.

Impression:
Imprimerie Canada Inc.

Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
Tél: (418) 871-4635
Fax: (418) 871-8189

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec - ISSN 0832-6371
«Société canadienne des postes - Envoi de publications canadiennes - Contrat de vente No 187739»

Dans ce magazine, le masculin est employé comme genre neutre dans le but d'alléger les textes; on ne doit y voir aucune discrimination.

NOTRE COUVERTURE
De gauche à droite, 1re rangée : Nicole Simard-Laurin, Michel Leblanc, Louise Saumier.
2e rangée : René Savard, Maurice Dahan.
PHOTO Claude Mathieu

ÉDITORIAL

RACCORDONS-NOUS

Depuis le 20e congrès annuel de l'AQTA, on a mis à exécution une importante restructuration du cadre étatique relié au transport aérien. Les plus importantes transformations étant sans contredit l'implantation du nouveau Règlement de l'aviation canadien (RAC), la restructuration administrative de Transports Canada et la privatisation du système de navigation aérienne; toutes attendues avec une certaine appréhension au sein de l'industrie.

Ce processus nous impose un réajustement conceptuel, un apprentissage des nouvelles règles du jeu et une restructuration parallèle des méthodes du secteur privé. À cet effet, nous avons beaucoup à nous dire concernant le RAC et la façon dont il sera administré, et beaucoup à apprendre à propos de Nav Canada.

Les fonctionnaires « fonctionnels » de Transports Canada, Aviation civile à Ottawa, ayant écrit le nouveau RAC, voudront connaître la réaction de l'industrie. Les fonctionnaires « opérationnels », de Transports Canada, Aviation civile région du Québec, s'évertuent à évaluer le degré de concordance entre leur vision du RAC et l'interprétation qu'en font les transporteurs.

Quant à la privatisation des services de navigation aérienne, on veut toujours savoir ce que ça donne et combien ça coûte. Par ailleurs, les fonctionnaires qui ont choisi de rester avec Transports Canada plutôt que de suivre leurs collègues dans le domaine privé, sont curieux d'apprendre ce que Nav Canada offrira qu'ils n'offraient pas déjà.

Ensemble on doit: s'ajuster à la nouvelle réalité; s'accorder, autant qu'accord se peut, sur la valeur exacte de la « nouvelle donne »; ressaisir la relation entre le secteur public et parapublic et, établir de nouvelles lignes de communication en complément du nouveau cadre. On doit effectuer une cassure nette avec le passé pour se raccorder au futur.

Le 21e Congrès annuel de l'AQTA arrive à point dans le développement de nouvelles lignes de communication imposées par cette restructuration.

Le thème du 21e Congrès annuel de l'AQTA, **RACCORDONS-NOUS**, exprime l'essentiel de cet objectif. À nous d'en profiter pour rétablir les amarrages nécessaires à l'épanouissement de notre industrie.

Brian Jenner
Éditeur

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Voici le résumé des deux plus importants dossiers abordés lors de la dernière rencontre AQTA/Transports Canada, navigabilité.

Tolérances

Selon Transports Canada, l'utilisation des tolérances ne peut avoir un effet cumulatif, c'est-à-dire, par exemple, que l'intervalle moyen entre les inspections de 100 heures doit demeurer en bas de 100 h malgré l'existence d'une tolérance de 10 h.

Pour sa part, l'AQTA est convaincue que l'inspection de 100 h faite à 110 h, peut être suivie d'une autre inspection 100 h au plus tard à 220 h et ainsi de suite, à 330 h, à 440 h, etc.

L'interprétation de l'AQTA s'appuie sur les principes suivants :

i) ce qui n'est pas interdit est permis; et le cumul des tolérances n'est pas interdit;

ii) il revient au transporteur de définir son programme d'entretien ce qui inclut la faculté de définir comment utiliser les tolérances;

iii) le cumul des tolérances est effacé avec chaque inspection à plus grand intervalle, i.e. : l'inspection de 800 h inclut la 8e inspection de 100 h. Cependant, ces inspections sont faites à intervalle de 800 h plus une tolérance de 10 h soit: à 810 h, à 1620 h, à 2430 h, etc. La 9e inspection de 100 h vient alors 100 h après l'inspection de 800 h plus tolérance, donc à la rigueur à 920 h (non pas à 990 h) et la 17e inspection de 100 h à 1730 h (non pas à 1860 h).

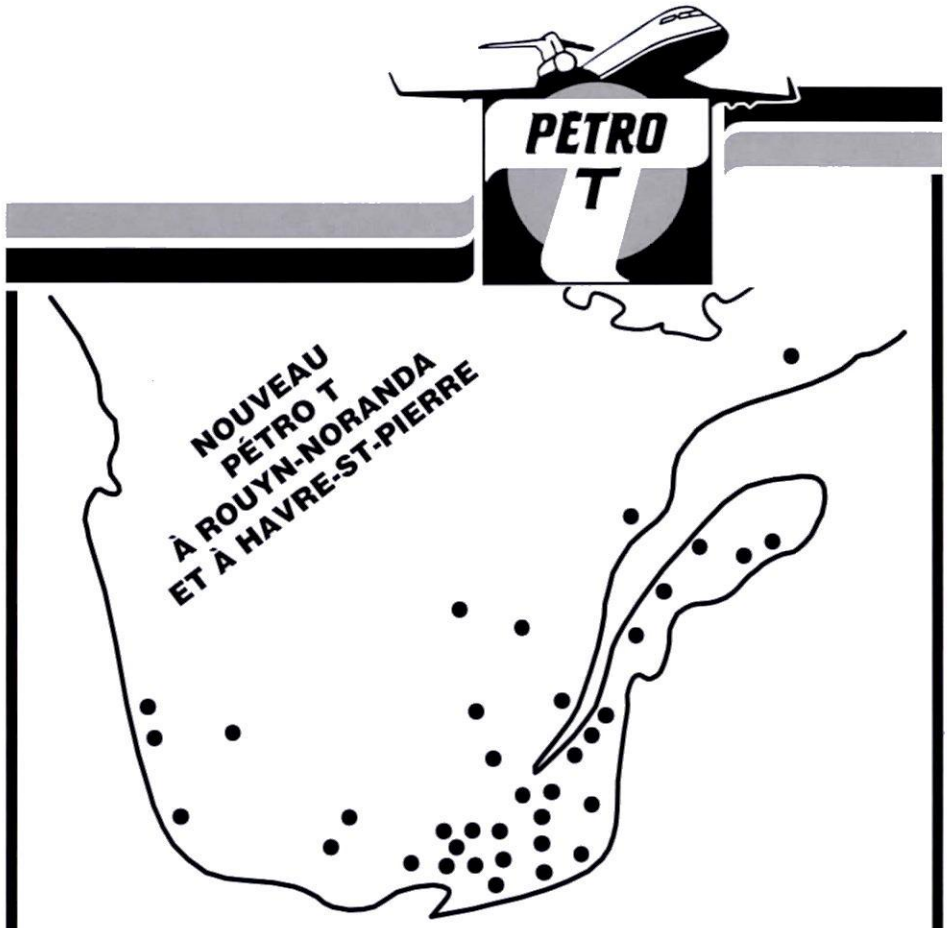
Compatibilité des « STC »

RACCORDONS-NOUS une fois pour toutes à ce sujet. Transports Canada n'a pas à juger de la compétence nécessaire pour confirmer la compatibilité d'un « STC » avec d'autres. Il revient à celui qui a la compétence pour installer un « STC » de décider de la compatibilité de l'ensemble; peu importe le nombre et la complexité des « STC » déjà sur l'aéronef.

Toutefois, sans contester sa compétence, Transports Canada peut toujours contester l'opinion de l'installateur. Il peut aussi prendre des mesures punitives contre celui qui n'aurait pas respecté la réglementation et les normes pertinentes en certifiant la compatibilité d'une installation.

Par ailleurs, Transports Canada serait tout à fait justifié de demander un rapport de compatibilité. De toute façon, il serait plus sage de la part d'un OMA de procéder à la préparation d'un tel rapport afin de se prémunir contre des réclamations découlant d'un incident subséquent. En cas de pépin, il pourra ainsi démontrer noir sur blanc les mesures prises pour assurer la comptabilité du tout.

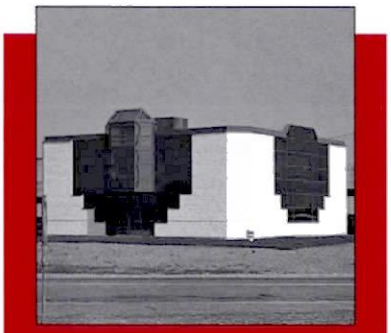
Pierre Roy, Cargair
Président, comité de navigabilité de l'AQTA



Au service de l'industrie du Transport Aérien au Québec:
Serving the Quebec Air Transport Industry from bases at:

Alma YTF
Baie-Comeau YBC
Beloeil SB3
Bonaventure YVB
Bromont ZBM
Charlevoix YML
Dolbeau St-Méthode YDO
Dorval YUL
Drummondville SC3
Havre-St-Pierre YGV
Joliette SG3
La Sarre Héliport SL2
La Tuque YLQ
Lac à la Tortue SL3
Lachute SE4
Maniwaki YMW
Mascouche SK3
Matane YME
Mont-Laurier SD4
Montmagny SE5
Pabok TG3
Québec YQB
Richelieu SX3
Rimouski YXK
Rivière-du-Loup YRI
Rouyn-Noranda YUY
Sherbrooke YSC
Sorel SY3
St-Bruno de Guigues TA4
St-Donat SY4
St-Hubert YHU
St-Jean-Chrysostome SG5
St-Jean-sur-Richelieu YJN
Thetford Mines SM3
Valcourt SQ3
Val d'Or YV0
Victoriaville SR3

PÉTRO T division Aviation Inc.
1000, boul. Lemire C.P. 428 Drummondville, Qc. J2B 8G6
TÉL.: (819) 474-2626 FAX: (819) 477-9393



ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

INTERPRÉTATION DU « RAC »

Au mois d'août dernier, l'AQTA sondait le terrain afin de savoir si les transporteurs désiraient se faire offrir des sessions d'information sur le RAC et le « oui » massif obtenu a nécessité l'organisation rapide de deux cours. Le 23 septembre 1996, Brian Jenner a débuté par une session d'information adaptée aux gens du secteur de la navigabilité, et le 25 septembre, le cours touchait le secteur des opérations.

Des nombreux participants, certains espéraient se faire expliquer le RAC, article par article, mais devant son ampleur, l'AQTA a plutôt choisi d'offrir des sessions qui donneraient aux transporteurs les outils nécessaires pour interpréter les règlements par eux-mêmes en fonction de leur besoin particulier. Pierre Roy de Cargair a commenté ce cours : « Je pensais recevoir du poisson mais vous m'avez donné un filet. »

Les personnes présentes ont affirmé que la formation reçue était très informative, intéressante et utile. Ainsi, l'AQTA confirme que d'autres cours seront donnés sous peu. Pour cela, M. Jenner se dit même disposé à se déplacer en région. Contacter l'AQTA au (418) 871-4635 pour nous faire connaître vos besoins.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 17 septembre 1996, le conseil d'administration de l'AQTA se réunissait, d'une part, afin de peaufiner la stratégie du 21e congrès annuel qui aura lieu les 4 et 5 décembre 1996. Le thème : « **RAC**CORDONS-NOUS » fait référence au point de mire de la prochaine année, le Règlement de l'aviation canadien (RAC), ainsi qu'au rôle traditionnel de l'AQTA comme lien entre les intervenants du transport aérien au Québec.

La privatisation de l'aéroport int'l Jean-Lesage représentait aussi une des préoccupations des membres du conseil. À ce sujet, Brian Jenner, PDG de l'AQTA, a annoncé son implication en tant que vice-président du conseil d'administration de la Société aéroportuaire de Québec (SAQ) et président du comité juridique de cette société.

Par ailleurs, la direction a fait le compte rendu de la participation de l'AQTA au comité des priorités économiques de la région de Québec. L'association s'est faite le porte-étendard d'une vision suprarégionale du transport aérien devant reconnaître les infrastructures locales comme parties inhérentes d'un réseau. À ce titre, l'AQTA insiste auprès des autorités locales sur la nécessité de garder en tête la dynamique du réseau au moment de la réflexion concernant une infrastructure locale.

Enfin, Brian Jenner a informé le conseil de sa nomination à titre de président du groupe de travail sur le transport de matières dangereuses. Cette équipe doit fournir des recommandations sur les changements à apporter au règlement sur le transport de matières dangereuses en tenant compte des réalités des services de taxi et de navette aérienne.

NOUVEAUX MEMBRES

MEMBRES ACTIFS:

AIR RICHELIEU INC.
C.P. 37017, Complexe Cousineau
Saint-Hubert (Québec) J3Y 8N3
Tél.: (514) 926-1466 Fax: (514) 926-1419
Richard Blackburn, Président

Une nouvelle **école d'aviation** vient de voir le jour à St-Hubert. **Air Richelieu Inc.** offre tous les cours nécessaires à l'obtention d'une licence de pilote privé ou professionnel, d'instructeur, de vol de nuit ou de vol aux instruments. L'entraînement en vol s'effectue à bord du **Cessna 172** de l'école ou d'un de ses trois **Cessna 150**.

HÉLICOPTERE LA TUQUE INC.
1045, rue des Frênes, B.G. 178
La Tuque (Québec) G9X 3N8
Tél.: (819) 523-6133 Fax: (819) 523-7500
Richard Veillette, Président-directeur général

À l'aide d'un hélicoptère **Robinson RH 22** et bientôt d'un **Astar 350 B, Hélicoptère La Tuque Inc.** compte bien desservir une clientèle variée dans la région du Coeur-du-Québec. **Vol régulier, vol nolisé et brousse** seront principalement offerts.

KOPTAIR
110, rue Venise
Ste-Rose, Laval (Québec) H7L 2E8
Tél.: (514) 625-1680 Fax: (514) 625-8733
Martin Delisle, Président

Koptair; voici le nom d'une nouvelle entreprise située à Sainte-Rose (Laval) qui veut se spécialiser dans le **transport de V.I.P. et de touristes** par hélicoptère. Elle entreprend de réaliser ce défi au moyen de **deux Robinson R-44** flambant neufs.

MEMBRES ASSOCIÉS

PÉTRO AIR INC.
10615, Henri-Bourassa Est
Montréal (Québec) H1C 1G7
Tél.: (514) 881-8400 Fax: (514) 881-9339
Jacques Bourassa, Directeur des ventes

Spécialisée dans la **vente de carburant d'aviation en vrac et au baril, Pétro Air Inc.** dessert toutes les régions de la province de Québec.

SAAB AIRCRAFT OF AMERICA INC.
21300 Ridgetop Circle
Sterling (Virginia) USA, 20166
Tél.: (703) 406-7226 Fax: (703) 406-7224
Donald Kamenz ,
Directeur commercial du marketing

Chez **Saab Aircraft of America Inc.** on travaille au marketing, à la vente et au support après-vente du **SAAB 340 et du SAAB 2000**, deux types d'avions régionaux.

AERO STRUCTURE ENR

PROP.: KEN WOOD & GUY HEROUX

Notre centre de services à l'aéroport municipal de Lachute offre un service professionnel par un personnel qualifié avec plus de 15 années d'expérience pour tous vos besoins dans l'aviation.
- OMA 36-93
- Entretien général
- Inspection annuelle
- Service sur roues et flotteurs
- Importation
- Réparation majeure
- Modification
- Peinture et refinition
- Extension d'ailes ART
- Concessionnaire
- Flotteur Pupple Jumper

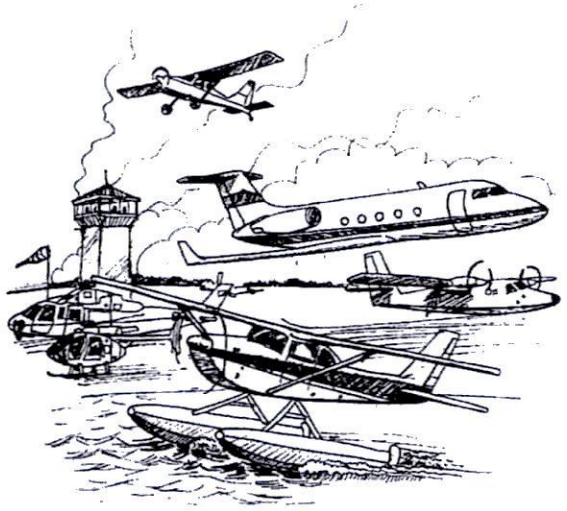
Our FBO at the Lachute Municipal Airport offers professional service by qualified personnel with over 15 years experience for all your aviation needs.
- AMO 36-93
- Routine maintenance
- Annual inspection
- Land and seaplane service
- Importation
- Major repair
- Modification
- Painting and re-finishing
- ART wing extension
- Puddle Jumper Float dealer

SE4 COM 123.0
N 45° 28' W 74° 22'

AERO STRUCTURE ENR.
440, BOUL. AEROPARC, LOT # 4
LACHUTE (QUÉBEC)
J8H 3R8

Tél: (514) 562-0670
Fax: (514) 562-0676

Le Groupe MDM AVIATION Group Inc.
assurance aviation insurance
Courtier d'assurances Spécialité aviation



1336, rue Grande-Allée, Lachenaie (Québec) J6W 4M4
Tél.: (514) 471-4776 Fax.: (514) 471-3563
Ligne sans frais: 1 800 538-6408

COURRIER DE LA DIRECTION

PLUS À LA DERNIÈRE MINUTE QUE ÇA; TU PAYES!

Me Nicole Mace, du contentieux de l'AQTA, a récemment informé la direction de certains faits concernant une cotisation imposée par Revenu Canada; dossier qui mérite qu'on s'y attarde.

Le récit commence par un coup de téléphone plutôt direct : « Je suis dans la m....., pouvez-vous m'aider ? » Profitant d'une pause café, un membre de l'AQTA appelle du Palais de justice pour annoncer à Me Mace que sa cause devant la Cour canadienne de l'impôt dérape. « L'avocat chargé de la perception ne veut rien savoir de la lettre d'interprétation adressée à l'AQTA qui confirme notre droit de taxer les cours de pilote professionnel, défile-t-il. Quant au juge, il ne semble pas non plus vouloir accorder un bien grand poids à cette lettre. »

Questionnant son interlocuteur, Me Mace apprend que c'est lors d'une vérification de taxes ayant eu lieu deux ans auparavant que le ministère a d'abord refusé de reconnaître qu'une école de pilotage puisse choisir de percevoir les taxes de vente sur la formation de pilote professionnel.

La position maintenue par le ministère amenait deux conséquences pratiques. D'une part, le trop perçu de taxes était remboursé directement par le ministère au consommateur qui en faisait la demande. D'autre part, le transporteur, puisqu'il n'avait pas le droit de taxer, n'avait pas le droit non plus de demander un remboursement de taxes sur intrants d'où l'avis de cotisation en litige de plusieurs dizaines de milliers de dollars; payable sur-le-champ et ce, malgré le fait que le contribuable ait exercé son droit d'en appeler devant la Cour.

Comme si ce n'était pas assez d'être à la dernière minute, le transporteur en question avait choisi l'arbitrage judiciaire plutôt qu'un procès en règle. Cette procédure, considérée comme « allégée », suggère que le contribuable n'ait pas à recourir aux services d'un avocat pour faire valoir son point de vue; (mais le ministère lui, ne manque pas d'envoyer son avocat le représenter au matin du procès), et enfin, pour comble, le jugement est sans appel.

Reconnue pour son efficacité, Me Mace a réussi à rejoindre le responsable des interprétations du ministère qui, après avoir été mis au courant du problème, a contacté aussitôt l'avocat au dossier. Ainsi, la bombe a pu être désamorcée avant qu'un jugement catastrophique ne soit rendu.

Par l'intervention rapide et efficace de Me Nicole Mace, le transporteur en question a vu sa cotisation réduite de 95 %.

Brian Jenner, B.A., M.A.P.
PDG de l'AQTA

RAC COIN

« TO BE OR NOT TO BE ? »

Avec l'avènement du RAC, Transports Canada visait, entre autres, à encourager le respect de la loi en rendant la loi plus respectable.

Cette bonne intention, louable en soi, le sera d'autant plus que les représentants du ministère seront eux-mêmes respectueux de la loi. Or, l'émission d'environ 1200 nouveaux certificats d'exploitation conformes au RAC s'est fait au mépris de la *Loi sur l'aéronautique*.

Ces nouveaux certificats d'exploitation ont l'effet d'annuler les anciens ainsi que, le cas échéant, les avantages particuliers qui leur étaient reliés. Cependant, la *Loi sur l'aéronautique* prévoit que l'administré peut contester devant le Tribunal de l'aviation civile la décision du ministère. Qui plus est, la loi impose à Transports Canada l'obligation d'aviser le détenteur dudit document ou avantage, de son droit de contester cette annulation. Or, Transports Canada n'a donné aucun des quelque 1200 avis imposés par la loi; et ce malgré qu'on lui ait rappeler expressément son obligation légale à plusieurs reprises.

L'utilité d'un tel avis par rapport aux 1200 certificats émis en fonction du RAC est plutôt théorique dans la majorité des cas. Par contre, en ce qui concerne les transporteurs pour lesquels l'annulation du certificat entraîne la perte de certains avantages, il est particulièrement important que le détenteur soit averti de son droit de contester ces annulations.

Même si Transports Canada croit fermement au bien-fondé de sa procédure d'annulation et même s'il est convaincu que le Tribunal lui donnerait raison, il n'a aucunement le droit de se faire justice lui-même en passant outre les obligations que lui impose la *Loi sur l'aéronautique*.

La loi oblige Transports Canada à aviser le détenteur de chacun des avantages annulés par le nouveau certificat, en citant pourquoi et en expliquant comment demander une révision devant le Tribunal. À défaut de quoi, Transports Canada sombre lui-même dans le non-respect de la loi.

Molière souligne que « L'hypocrisie est un vice privilégié, qui jouit en repos d'une impunité souveraine. » Mais l'administration publique fédérale ne semble secouée que par les réflexions de Shakespeare.

AÉRO-BOUTIQUE ENR.

Grand choix de vêtements,
d'accessoires et de livres
pour élèves-pilotes,
pilotes amateurs,
et pilotes professionnels.

Nous vous proposons:
• le carnet de vol informatisé «Softlog»
• le GPS portatif «Flightmate Pro»
• le manuel de questions pour la licence de pilote privé
• manches à air

Commandes téléphoniques acceptées.

5900, route de l'Aéroport
St-Hubert, Québec, J3Y 8Y9
☎ 514-443-3585

Le 21e Congrès annuel de l'AQTA arrive à point dans le développement de nouvelles lignes de communication imposées par la restructuration du cadre étatique relié au transport aérien.

Profitons-en les 4 et 5 décembre prochain,

RACCORDONS-NOUS
à la nouvelle réalité.

P R O G R A M M E

21e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

MERCREDI, 4 DÉCEMBRE 1996

7 h 30	Inscription
9 h 00	Ateliers de travail : Licences et formation, «ATC».
10 h 00	Atelier de travail : Navigabilité.
13 h 30	Ateliers de travail : Navigabilité (suite), Transporteurs aériens, Aéroports.
18 h 00	Cocktail d'ouverture Offert par **BOMBARDIER REGIONAL AIRCRAFT DIVISION**
19 h 00	Soirée libre

JEUDI, 5 DÉCEMBRE 1996

7 h 30	Inscription
9 h 00	Ateliers sectoriels : Brousse, Écoles de pilotage, Lignes et nolisement, Hélicoptères.
12 h 00	Dîner-causerie Conférencier invité, **JEAN-MARC BLAKE, VICE-PRÉSIDENT DES RESSOURCES HUMAINES DE NAV CANADA**
15 h 00	Assemblée générale annuelle
18 h 00	Apéritif Offert par **ALEXANDER & ALEXANDER\REED STENHOUSE**
19 h 00	Banquet Offert par **EUROCOPTER CANADA** Invité d'honneur (à confirmer) **JACQUES BRASSARD, MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**
21 h 00	Remise du « Trophée Plein Vol »
21 h 30	Spectacle offert par **PÉTRO T** Lise Maurais, ventriloque accompagnée de ses marionnettes dont le célèbre « Virus » .
22 h 30	Digestif Offert par **AIR ALLIANCE**

Le programme officiel est une commandite de **BELL HELICOPTER TEXTRON** et le support thématique de **LA PÉTROLIÈRE IMPÉRIALE LTÉE**.

NE MANQUEZ PAS L'AVION!

Si vous désirez vous inscrire ou obtenir des informations sur l'événement aérien de l'année, « LE 21e CONGRES ANNUEL DE L'AQTA », n'hésitez pas à nous contacter:
Téléphone: **(418) 871-4635** Télécopieur: **(418) 871-8189**
Vous pourrez aussi vous inscrire directement sur place lors du congrès.

CONFÉRENCIERS

Jean-Marc Blake
Vice-président
Ressources humaines
Nav Canada

Né à Sudbury le 19 août 1950, Jean-Marc Blake a fait une maîtrise en administration publique à l'Université Carleton et obtenu un diplôme d'études supérieures en administration des affaires de l'Université Laurentienne.

Il a oeuvré pendant 11 ans chez Northern Telecom à différents postes de direction en ressources humaines dans les villes d'Aylmer, Saskatoon et Montréal. Puis, M. Black est devenu directeur des ressources humaines chez Mid Canada Communications de Sudbury (Ontario). De 1990 à 1996, il a occupé la vice-présidence des ressources humaines pour la société Iron Ore du Canada à Sept-Iles (Québec). Depuis août 1996, il agit à titre de vice-président des ressources humaines chez Nav Canada.

Jacques Brassard
Ministre des Transports
du Québec

Jacques Brassard est né le 12 juin 1940 à l'Isle-Maligne (Alma). Il a fait ses études supérieures à l'Université de Sherbrooke et à l'Université de Montréal. Il est diplômé en pédagogie, avec spécialisation en histoire.

Entre 1962 et 1979, il enseigne au secondaire à la Commission scolaire régionale du Lac-Saint-Jean puis l'histoire au Collège d'Alma; il devient vice-président de la Société nationale des Québécois et ensuite membre du conseil exécutif national du Parti Québécois.

Élu député de la circonscription de Lac-Saint-Jean aux élections de 1976 et de 1981, il est par la suite whip adjoint, leader parlementaire adjoint puis whip en chef du gouvernement. Ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche entre 1984 et 1985, il est réélu député de Lac-Saint-Jean en 1985 et 1989 et occupe, entre autres, la fonction de whip en chef de l'Opposition officielle.

Réélu de nouveau aux élections générales de 1994, il est nommé ministre de l'Environnement et de la Faune puis vice-président du Conseil du trésor. En 1996, il devient ministre des Transports et ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes et ministre responsable de la région du Saguenay – Lac-St-Jean et leader parlementaire adjoint du gouvernement.

KIOSQUES

Les participants du 21e congrès annuel de l'AQTA pourront visiter plusieurs kiosques d'exposition dont:

Acro Aerospace

Aero Recip (Canada) LTD

AeroTaxi/CESPA

Bell Helicopter Textron

Blais, Chalifour, Couillard

Bombardier

Centre technologique en aérospatiale

Cessna Caravan

Composite Technology Canada LTD

Dart Aerospace

Eurocopter Canada

Fairchild Dornier

Helicopter Survival and Rescue Service

Hope Aero Propeller et Components Inc.

Krispy Kernels,

Northern Airborne Technology

Office des transports du Canada,

PARC

Pétro-T

Pratt & Whitney Canada

Saab Aircraft of America

Services d'Aviation Innotech Inc.

Transport Canada - Région du Québec

World Weatherwatch

Y A-T-IL DU HARCÈLEMENT DANS L'AIR?

Me Isabelle Cantin, associée
Ogilvy Renault S.E.N.C.

Les employeurs peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de harcèlement au travail ou en cas de traitement inefficace et non sérieux de plaintes. Précisons que le harcèlement est loin d'être limité au harcèlement sexuel puisqu'il peut être motivé par toutes sortes de considérations comme, par exemple, la race, la religion, etc.

Dans une affaire mettant Air Canada en cause devant la Commission d'appel en matière de lésions professionnelles (CALP), une employée, agente de passagers au bureau des réservations, prétendait avoir été victime de harcèlement et avoir souffert d'une dépression situationnelle l'ayant forcée à quitter son emploi. Le tout à cause du comportement de son superviseur qui suivait de près son comportement, ses retards et ses absences. Bien que le commissaire de la CALP ait jugé que le superviseur n'accomplissait que ses tâches normales en suivant de près un employé à problème, cet exemple démontre avec éloquence jusqu'où peut s'étendre la notion de harcèlement.

Dans ce contexte, une politique stricte mentionnant spécifiquement que les contrevenants sont passibles de mesures disciplinaires et/ou administratives est un moyen pour prévenir ou minimiser les risques de litiges et de poursuites contre l'employeur. À cet effet, l'ensemble du personnel d'une entreprise doit être sensibilisé aux différents comportements, permis et non permis.

L'une des façons proposées pour sensibiliser les personnes chargées de l'application d'une politique de même que les gestionnaires est la tenue d'une rencontre de formation au cours de laquelle seront notamment expliqués :

a) la définition de harcèlement (ex : attouchements, blagues, insultes, regards, questions intimes... répétés ou non et indésirés) en se gardant cependant d'étiqueter trop rapidement les comportements comme étant du harcèlement;

b) les indices qui permettent de repérer les situations de harcèlement;

c) la méthode de résolution des problèmes; et

d) le processus d'enquête.

À la suite d'une plainte de harcèlement, la personne responsable du dossier ayant en main les faits rapportés par la présumée victime voudra compléter les informations ainsi obtenues en parlant avec la personne ayant présumément commis le harcèlement. Certains cas se prêtent dès ce moment à une médiation à laquelle les parties peuvent accepter de participer, sur une base volontaire. Dans d'autres cas, l'employeur, en vertu de ses droits de gérance, peut décider de faire conduire une enquête plus approfondie par quelqu'un de l'interne ou souvent par un tiers indépendant à qui il donnera un mandat précis. Dans tous les cas, l'enquête doit se faire rapidement et de façon discrète.

Par la suite, l'employeur doit prendre position et décider s'il y a eu ou non du harcèlement. Dans l'hypothèse où effectivement il y en a eu, il décidera des solutions qui s'imposent, par exemple, déplacer l'une ou l'autre des personnes impliquées ou prendre d'autres mesures allant de la réprimande jusqu'au congédiement de la personne considérée responsable du harcèlement.

Compte tenu des coûts et des conséquences qui peuvent résulter du harcèlement au travail, il est important de donner à ce sujet l'attention qu'il se doit. Pensons simplement à ce que représentent les frais rattachés à la perte de productivité, à l'absentéisme, sans oublier le tort qui pourrait être fait à la victime ou à la personne qui, le cas échéant, serait faussement accusée, à toutes les personnes directement et indirectement impliquées et à la bonne réputation d'une entreprise.

ASSURANCES ET RENTES COLLECTIVES

Vos employés représentent la véritable valeur de votre entreprise et pour cette raison, vous savez qu'ils méritent ce qu'il y a de mieux comme soutien lors de situations difficiles.

Afin d'offrir un service sur mesure à ses membres, l'AQTA s'est associée à un consultant, Gilles Chiasson, a.s.a..

Pour toute information vous pouvez communiquer avec monsieur Chiasson au : (819) 566-7070

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevues:
Johanne Lemelin

Textes:
Johanne Lemelin
et Brian Jenner

Photos:
Claude Mathieu

Une petite entreprise d'arrosage, Conifair, ajoute des cordes à son arc jusqu'à ériger une des plus importantes sociétés aériennes du Canada, Royal.

Le secret de cette réussite : la famille Royal demeure à la hauteur de ses propres ambitions en prenant constamment à coeur les aspirations de ses voyageurs qu'elle couronne du titre « d'invité ».