

AIR

Le magazine de l'AQTA

RÉGLEMENTATION

Adaptée à notre réalité
et aux petits transporteurs ?

DROIT

Les clauses de
non-concurrence.

COMMUNICATION

En savoir un peu plus
sur le transpondeur...

L'ÉNA

À la hauteur de
vos ambitions !

Congrès AQTA

2017



Une FORCE pour l'industrie

Mot du PDG

Par Jean-Marc Dufour / Président-directeur général de l'AQTA

Chers membres,
Chères membres,

Que retenir de l'année 2016 pour votre Association? Elle a été hors de tout doute une année charnière, puisque nous avons apporté des changements majeurs, et en profondeur, dans la gestion et le *modus operandi* de l'AQTA. Celle-ci a maintenu un rythme de travail soutenu, affairée qu'elle était à servir ses membres et fidèle à sa mission de soutenir et de promouvoir l'industrie en s'impliquant là où le besoin s'est fait sentir. Citons, à titre d'exemple, le dossier permettant l'accès aux transporteurs à certaines infrastructures nordiques ou celui touchant la gestion de la fatigue, ou cet autre concernant les étudiants étrangers et les écoles de formation en pilotage.

L'année 2016 aura aussi été une période intensive d'autoévaluation (pour ne pas dire d'autocritique!) et de consultations auprès de son membership. Cela nous a permis d'identifier non seulement des points de dissension, mais, encore plus important, des pistes d'amélioration qui se sont concrétisées par des changements majeurs des règles de gouvernance, des politiques internes et du règlement général. J'admets que c'était audacieux de notre part de prêter les flancs et de s'attirer la critique des membres, mais, bien que pénible, le jeu en valait la chandelle, puisqu'aujourd'hui l'AQTA en ressort avec une maturité accrue et assure à ses membres rigueur, transparence, objectivité et équité. Aucun regret de ce traitement-choc donc; il faisait partie d'une stratégie fort saine, surtout après quatre décennies d'opérations.

L'année 2017 sourit à l'AQTA...

Il ne faudra surtout pas manquer, lors du congrès annuel 2017 à Drummondville les 15 et 16 mars, les présentations et consultations auprès de l'industrie sur les grands enjeux qui ont mobilisé notre attention et nos ressources au cours des derniers mois, soit l'état de la flotte québécoise et, bien sûr, la tenue d'un sommet annoncé par le gouvernement sur le transport aérien régional à l'automne 2017. Des enjeux cruciaux pour les transporteurs et l'ensemble de l'industrie!

Ces dossiers majeurs feront l'objet de présentations spéciales au congrès. Tout d'abord, les constats sur le portrait de la flotte d'aéronefs au Québec seront dévoilés. Ensuite, les transporteurs auront l'occasion de valider et d'échanger sur les enjeux, priorités et pistes de solutions qui ont été identifiés au cours des derniers mois et qui seront tous colligés dans le mémoire à être déposé par l'Association à la fin mai et présenté ensuite au gouvernement et aux grands donneurs d'ordres.



Bien qu'il soit trop tôt pour l'affirmer, tous les ingrédients semblent réunis pour que l'année 2017 soit déterminante pour notre industrie. Nous croyons avoir généré un effet de mobilisation en organisant un présommet, auquel ont assisté des représentants de plusieurs parties prenantes, comme l'Union des municipalités du Québec (UMQ), le Conseil des aéroports du Québec (CAQ), l'Association minière du Québec (AMQ), l'Association de l'exploration minière du Québec (AEMQ), Hydro-Québec, Transports Canada, le MTMDET et, évidemment, les transporteurs. Ce présommet, qui a permis de faire le bilan des enjeux, a même fait boule de neige, puisque l'UMQ en a tenu un semblable en décembre dernier, auquel nous avons été conviés d'ailleurs.

Tout ce travail préparatoire, que ce soit le présommet ou l'étude sur la flotte d'aéronefs, met la table pour un tête-à-tête efficace avec le gouvernement à l'automne 2017!

Mais, il y a un, mais...

La participation et l'implication de toutes ces parties prenantes et l'intérêt suscité à travers les diverses associations et organisations ne peuvent en effet qu'être bénéfiques pour livrer un message fort et concerté, et servir de levier dans le but de sensibiliser les autorités gouvernementales sur l'urgence d'agir pour soutenir l'industrie et, par la bande, le développement économique du Québec et de ses régions éloignées.

L'AQTA est donc bien positionnée, outillée et prête à faire face aux nombreux défis qui l'attendent en 2017. MAIS, l'appui de TOUS les acteurs est essentiel... C'est la raison pour laquelle l'AQTA lance une invitation toute spéciale à l'ensemble des transporteurs et des gestionnaires d'aéroports (membres ou non) à participer au congrès de l'AQTA, pour prendre part aux discussions et contribuer de leur expérience et de leur savoir-faire à l'identification des enjeux et des pistes de solutions qui feront l'objet du mémoire de l'Association à être déposé au gouvernement.

D'ici là et en ce début d'année, les membres du conseil d'administration ainsi que le personnel de l'AQTA et d'AéroNolissement se joignent à moi pour vous souhaiter santé et prospérité, pour une année 2017 remplie de succès et de bonheur!

Nous serons là...



Kiosques 18-20



**Congrès annuel de l'AQTA
15-16 mars, Drummondville**

Une réglementation non adaptée à notre réalité et aux petits transporteurs

Par ANDRÉ ALLARD

En 2010, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner le Règlement de l'aviation canadien (RAC) et de proposer des modifications à ses dispositions en ce qui a trait à la gestion de la fatigue des équipages de conduite. La décision de constituer un groupe de travail a été influencée par la publication d'une version révisée des normes et pratiques internationales par l'OACI. Elle a recommandé que les États membres reviennent leur réglementation actuelle en matière de temps de vol et de temps de service de vol afin de déterminer si elle est conforme à sa version révisée et si elle repose sur des connaissances scientifiques à jour.

C'est au mois d'août 2012 que le groupe de travail a remis son rapport final et c'est au mois de septembre 2014 que le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a soumis à Transports Canada un avis de proposition de modification (APM) au Règlement de l'aviation canadien. L'APM a été suivi le 8 août 2015 par la publication d'un Avis d'intention dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*, confirmant l'orientation adoptée par le ministère.

La nouvelle réglementation sur les heures de vol et de temps de service propose des modifications qui feraient en sorte d'ajouter une limite, qui n'existait pas auparavant, de 60 heures de service par période de 7 jours et de 190 heures de service par période de 28 jours. La limite des heures de vol, quant à elle, serait maintenue à 112 heures par période de 28 jours et passerait de 1200 à 1000 heures par année.

Les plus importantes modifications à la réglementation actuelle sont apportées aux heures de service maximum par période de 24 heures alors que le temps de service de base sera limité à 13 heures par jour et serait réduit en fonction du nombre de segments de vol et l'heure à laquelle le membre d'équipage aura débuté son service. **Voir le tableau suivant :**

Tableau 1 – Calcul de la PSV quotidienne maximale						
		Colonnes				
		A	B	C	D	E
		Nombre de secteurs				
		1-3	4	5	6	7+
Lignes	Début de la PSV	PSV maximale (heures)				
1	23 h 00 - 4 h 29	10,0	9,5	9,0	9,0	9,0
2	4 h 30 - 4 h 59	10,5	10,0	9,5	9,0	9,0
3	5 h 00 - 5 h 29	11,0	10,5	10,0	9,5	9,0
4	5 h 30 - 5 h 59	11,5	11,0	10,5	10,0	9,5
5	6 h 00 - 6 h 29	12,0	11,5	11,0	10,5	10,0
6	6 h 30 - 6 h 59	12,5	12,0	11,5	11,0	10,5
7	7 h 00 - 12 h 59	13,0	12,5	12,0	11,5	11,0
8	13 h 00 - 14 h 59	12,5	12,0	11,5	11,0	10,5
9	15 h 00 - 16 h 59	12,0	11,5	11,0	10,5	10,0
10	17 h 00 - 18 h 59	11,5	11,0	10,5	10,0	9,5
11	19 h 00 - 20 h 59	11,0	10,5	10,0	9,5	9,0
12	21 h 00 - 22 h 59	10,5	10,0	9,5	9,0	9,0

Cette nouvelle méthode de calcul des heures de service maximum est un simple copier-coller de ce qui existe dans d'autres pays membres de l'OACI et ne tient aucunement compte de la réalité du Nord canadien. En fonction du tableau ci-haut, si on prend pour exemple un pilote qui débute son service à 5 h le matin et que ce dernier effectue 5 vols durant l'avant-midi, puis deux autres en début d'après-midi, il devrait céder sa place à un autre pilote dès 14 h. Tout au plus, ce pilote pourrait rester en service jusqu'à 16 h. Les besoins en transport aérien dans le Nord ne sont pas répartis également au cours de l'année alors qu'ils sont à leur apogée durant la courte saison d'été et sont réduits de beaucoup durant la période hivernale. Telle que proposée, la nouvelle réglementation pourrait rendre carrément impossible l'exécution de contrats demandant de nombreuses heures de vol sur de courtes périodes.

Un autre problème au sujet de cette nouvelle méthode est que le calcul des heures de service maximum s'applique uniformément à tous les membres d'équipages, sans égard au type d'opération aérienne qu'ils effectuent et sans tenir compte des variations dans la charge de travail que cela peut comprendre. Ainsi, selon Transports Canada, il n'y aurait pas de différence dans la charge de travail entre faire un atterrissage en King Air 100 sur une piste asphaltée de 150 pieds de large sur 6000 pieds de long dans des conditions météo de vol à vue et faire une approche de précision sur la même piste avec un Boeing 737-200 alors que les conditions météo sont tout près des minimums. Si l'OACI a recommandé aux États membres de réviser leurs réglementations en se basant sur des connaissances scientifiques, par contre il serait utile de savoir quelle étude permet de conclure qu'il n'y a pas de différence entre piloter un King Air 100 en VFR et un Boeing 737 en IFR.

Dans son évaluation servant à déterminer le nombre d'heures de service maximum dans une journée, le CCRAC prend en considération une étude qui stipule que pour obtenir 8 heures de sommeil véritable, un membre d'équipage



a besoin de près de 12 heures de repos en tenant compte, entre autres, du temps de déplacement entre le lieu de résidence et le travail. Mais, sans justifications, le CCRAC a réduit d'une heure le temps de repos minimum par rapport à la recommandation de l'étude et sans tenir compte de la réalité des petites communautés nordiques. Pour le CCRAC, le temps nécessaire pour se rendre au travail est le même pour un pilote, qu'il réside à Toronto, Montréal, Val-d'Or, Blanc-Sablon ou encore Kuujuaq. On utilise une étude qui a été réalisée dans des grands centres urbains américains et européens sans l'avoir adaptée à la réalité des petites municipalités canadiennes qui dépendent du transport aérien.

Dans la partie intitulée « Énoncé du problème et considérations stratégiques » de son document de recommandations, le CCRAC reconnaît que la nouvelle réglementation aura des impacts considérables pour les petits transporteurs aériens : **« Les effets sur les exploitants visés par les sous-parties 703 et 702 seront importants. »** Dans les faits, les compagnies aériennes qui opèrent selon la sous-partie 703 vont devoir pratiquement doubler le nombre de pilotes à leur emploi et ouvrir des campements pour ces derniers quand elles opèrent dans des régions éloignées afin de répondre aux nouvelles normes. Ces nouvelles contraintes opérationnelles auront pour effet de faire bondir le coût du transport aérien en régions éloignées.

L'objectif d'augmenter la sécurité aérienne de cette nouvelle réglementation est discutable, d'abord à cause du manque de données scientifiques quant au lien à faire entre la fatigue et le nombre d'accidents d'avion. Le CCRAC reconnaît lui-même qu'il n'a pas de données valables dans sa déclaration suivante : **« Il est indéniable que la fatigue nuit au rendement humain. Cela ne veut pas dire que tous les accidents attribuables au rendement humain soient causés par la fatigue, mais il est raisonnable de présumer que**

la fatigue est un facteur contributif. » Le CCRAC présume qu'il y a un lien, même s'il n'est pas en mesure de dire quel est le pourcentage des accidents d'avion liés à la fatigue ni de prédire quel sera l'effet exact des nouvelles mesures sur la sécurité aérienne. Par contre, il est clairement établi que l'expérience d'un pilote l'aide grandement dans sa prise de décision et l'évaluation du risque. Comme la nouvelle réglementation va forcer l'embauche d'un plus grand nombre de pilotes sans expérience, on peut se questionner si l'effet recherché est atteint.

Dans une mise à jour datée du 22 juin, on apprend que Transports Canada renonce à soumettre à la nouvelle réglementation les opérateurs qui ont des certificats d'exploitation selon les sous-parties 604 et 702 du RAC. Pour les compagnies ayant des certificats d'exploitation selon la sous-partie 705 du RAC, le délai d'application sera de 12 mois après la publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* et que pour les certificats d'exploitation selon les sous-parties 703 et 704, le délai d'application serait de 48 mois après la publication qui est prévue au printemps 2017. Dans cette mise à jour, Transports Canada fait un pas dans la bonne direction en reconnaissant l'ampleur des changements à venir, en renonçant à les imposer à l'ensemble de l'industrie du transport aérien. Nous souhaitons que la réflexion se poursuive afin d'exclure également les opérations aériennes régies par les sous-parties 703 et 704 du RAC.

L'application de la nouvelle réglementation nuirait grandement aux compagnies aériennes ayant des certificats d'exploitation selon les sous-parties 703 et 704 ainsi que les clients qu'elles desservent, dont de nombreuses petites communautés nordiques ainsi que l'industrie de prospection et de développement minière. De plus, cela mettrait en péril le développement économique du Nord québécois.

VOS NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

NOUVEAU MEMBRE AQTA

Tekinno est un manufacturier québécois de produits de visualisation et de contrôle des transactions pétrolières. Présent dans l'industrie de l'aviation depuis 2008, ses produits aident les opérateurs à effectuer les opérations d'avitaillement de façon sécuritaire et précise. L'afficheur Eagleview réduit les erreurs et les coûts d'opération en indiquant le volume en temps réel de la transaction. À l'aide de cet outil, on peut ainsi conclure la transaction sans l'aide d'un deuxième opérateur ou sans avoir à effectuer plusieurs allers et retours entre l'appareil et le registre.



UNE FORCE POUR L'INDUSTRIE : LE CONGRÈS DE L'AQTA 2017

Cette année, pour le 42^e congrès de l'AQTA, l'accent sera mis sur la promotion de nos exposants. Nous proposons un plan de kiosque mieux adapté et plus convivial. L'AQTA déroulera le tapis rouge aux exposants lors de notre légendaire « soirée après-gala » qui aura lieu pour la première fois au centre du salon des exposants. Notre programme de commandite est également renouvelé avec des options à la carte que certains voudront certainement ajouter pour augmenter leur visibilité. Ne manquez pas cet événement incontournable. Inscrivez-vous dès maintenant via notre site Web :

www.aqta.ca



SOIRÉE RÉSEAUTAGE – MERCI!

Vous étiez plus d'une centaine à participer à la Soirée réseautage du 10 novembre dernier. Nous tenons à remercier nos commanditaires, sans oublier les participants qui ont grandement contribué au succès de cette soirée!



BOURSE AQTA 2017

En 2017, l'AQTA, par le biais de la Fondation du transport aérien, remettra encore 5 000 \$ en bourse à un ou des récipiendaires pour les aider à financer leur formation en pilotage dans une école membre de l'Association!

Pour tout savoir sur les critères d'admissibilité et les modalités d'inscription, consultez le www.aqta.ca sous l'onglet **AQTA-Distinctions-Bourse AQTA**. La date limite d'inscription est le 31 janvier 2017.

Les centres de formation sont invités à diffuser à leurs étudiants et étudiantes toutes les informations sur cette bourse.

Pour obtenir une affiche promotionnelle à cet effet, nous vous invitons à contacter l'AQTA à aqta@aqta.ca ou au 418 871-4635.

.....

**LE CQFA ASSOCIÉ
AUX PROMOTEURS
DU TRANSPORT DE MINÉRAUX
PAR DIRIGEABLES**

Le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) du Cégep de Chicoutimi s'associe à Minéraux rares Quest (Québec), Straightline Aviation (Royaume-Uni) et Hybrid Enterprises (États-Unis) pour la formation et la certification de pilotes impliqués dans le projet de transport par dirigeables hybrides de terres rares dans le Nord québécois. La mise en service prévue (2019) représente un échéancier serré pour le CQFA, qui a débuté cet automne des rencontres exploratoires avec la direction des normes de Transports Canada, afin d'établir un canevas de formation et de vérification des compétences pour la centaine de pilotes qui seront requis par l'exploitant.



**LE COMMANDANT PICHÉ
FERME LA BOUCLE**

Dernier vol pour le commandant Piché, qui prendra sa retraite en novembre 2017. M. Piché a opté pour Lisbonne afin d'y atterrir comme il aurait dû le faire en 2001 avec le vol 236 d'*Air Transat*. Robert Piché fêtera ses 65 ans en novembre 2017 et il aura atteint l'âge limite fixé par la loi pour exercer les fonctions de pilote de ligne au Canada. M. Piché souhaite profiter de ce dernier vol pour réaliser une collecte de fonds au profit de la fondation qui porte son nom et qui vient en aide aux personnes aux prises avec des problèmes de dépendance à l'alcool, à la drogue ou au jeu.

**VOUS AVEZ DES NOUVELLES
À PARTAGER?**

Chers membres, n'hésitez pas à nous faire part de sujets, communiqués ou articles de presse et autres que vous souhaitez publier dans notre prochaine infolettre ou sur notre site Internet. Pour ce faire, contactez Mme Julie Laviolette par téléphone au 418 871-4635 ou par courriel à info@aqta.ca.



Toute l'équipe de l'AQTA vous remercie de votre confiance et vous présente ses meilleurs vœux de santé et de réussite pour la nouvelle année, qui s'annonce riche en défis à relever et en succès nombreux.

Défis et succès que l'AQTA espère partager avec vous !

COMMUNIQUEZ AVEC NOUS!

info@aqta.ca

Centre d'information de vol de Québec

Par Jonathan Charbonneau / Surveillant d'équipe FIC

En somme

L'équipe du Centre d'information de vol (FIC) de Québec est composée de plus d'une trentaine de spécialistes de l'information de vol hautement qualifiés.

Ils mettent leurs connaissances et compétences à votre disposition 24 heures sur 24, 365 jours par année, et ce, du début de la planification de votre vol jusqu'à ce que vous arriviez à votre destination en toute sécurité.

Un vaste éventail de services

Les spécialistes du FIC de Québec fournissent une multitude de services tels que la planification de vol, le service d'exposés météorologiques interprétatifs, le service d'alerte, les NOTAM et l'assistance en situation d'urgence. Ils sont aussi responsables du programme d'observations météorologiques à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Un appel rapide, un plan clair

Il suffit d'un appel au FIC le plus proche (par téléphone ou sur la radio) pour obtenir l'assistance d'un spécialiste FIC pour la préparation de votre vol ou durant le vol. En quelques minutes à peine, après avoir consulté une grande variété de produits d'imagerie radar, satellite et de la foudre, ainsi que plusieurs produits d'analyse et de prévision, un spécialiste FIC vous fournira un exposé complet de la situation. Il vous renseignera sur les conditions météorologiques observées et prévues le long de votre route de vol afin que vous puissiez prendre des décisions éclairées. Une vérification des NOTAM pertinents vous sera également offerte.

Les spécialistes du FIC sont prêts à répondre à toutes vos questions d'ordre aéronautique, telles que l'interprétation d'un NOTAM, la signification d'un symbole sur une carte de navigation ou même la fréquence à utiliser pour contacter une unité ATS.

Nous sommes là pour vous aider!

Pour contacter un FIC de NAV CANADA

Composez le 1-866-WX-BRIEF (1-866-992-7433) ou, pour le service en français, composez le 1-866-GO-METEO (1-866-466-3836).

Il n'y a aucuns frais supplémentaires pour les services FIC.



NAV CANADA

**UN APPEL RAPIDE
UN PLAN CLAIR**

Les spécialistes de l'information de vol de NAV CANADA connaissent à fond la météorologie à l'avion, la topographie, et la planification de vol, et peuvent vous aider à vous mettre en route rapidement et en toute sécurité.

Deux minutes. C'est tout ce qu'il vous faut pour voir la conscience tranquille en confirmant et en comprenant mieux ce qui suit.

Composez le 1-866-GO-METEO
(1-866-466-3836)
Pour connaître les heures et les conditions d'activation des vols

OBTENEZ UNE VUE D'ENSEMBLE AUPRÈS
D'UN CENTRE D'INFORMATION
DE VOL DE NAV CANADA
EN QUELQUES MINUTES

- Les conditions météorologiques actuelles et prévues tout au long de votre route.
- La meilleure route à suivre pour atteindre votre destination.
- Les NOTAM, l'espace aérien réglementé et les aéro spéciaux.
- L'ouverture, la mise à jour et la fermeture de votre plan de vol.

NOUVELLE PHRASÉOLOGIE POUR LES SID ET LES STAR AU CANADA

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré une phraséologie harmonisée pour les départs normalisés aux instruments (SID) et les arrivées normalisées en région terminale (STAR). NAV CANADA mettra cette phraséologie en œuvre à compter du 27 avril 2017.

Les SID et les STAR offrent des trajectoires de vol efficaces, sécuritaires et prévisibles, ainsi qu'une réduction considérable du nombre de communications entre les contrôleurs de la circulation aérienne et les membres des équipages de conduite. Étant donné notre utilisation régulière de ces types de procédures, il est essentiel qu'elles soient bien comprises par toutes les parties.

La nouvelle phraséologie est davantage explicite, et présente des termes clés—« montez via » ou « descendez via »—pour indiquer de façon précise aux membres des équipages de conduite s'ils doivent respecter les restrictions de vitesse et d'altitude associées à une procédure donnée.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette nouvelle phraséologie, veuillez consulter la circulaire d'information aéronautique qui sera publiée en janvier 2017.

navcanada.ca

NAV CANADA

Les clauses de non-concurrence

Par **ME PIERRE-PAUL DAUNAIS** / Associé chez Stikeman Elliott¹

Par **JULES DUMAS-RICHAD** / Étudiant en droit



Les clauses de non-concurrence sont omniprésentes dans les contrats d'emploi, mais elles le sont tout autant dans le contexte de conventions commerciales comme des conventions d'achat et de vente d'actions ou d'actifs. En matière de contrat d'emploi, elles servent à empêcher un employé de concurrencer son employeur durant son emploi et pour une certaine durée suivant la fin de celui-ci, tandis qu'en matière commerciale, elles servent à établir les droits et obligations des parties à la suite de la vente d'une entreprise afin de protéger l'investissement réalisé par l'acheteur. Cette chronique traite de manière générale des implications légales de telles clauses ainsi que leurs critères de validité.

Afin de protéger leur entreprise, l'employeur et l'acheteur voudront s'assurer que leur employé ou le vendeur ne puisse pas les concurrencer, que ce soit en démarrant une nouvelle entreprise ou en se joignant à un concurrent. La portée et la validité même d'un tel type de clause varient en fonction du type de convention. Toutefois, il est déjà important de comprendre qu'en matière de convention commerciale, les parties ont davantage de liberté dans la délimitation de leurs droits et obligations qu'en matière de contrat d'emploi.

Puisqu'elle porte atteinte à la liberté de gagner sa vie de l'employé et à la liberté de faire affaire de l'entreprise débitrice de l'obligation de non-concurrence, une telle obligation se doit d'être justifiée et clairement déterminée. Pour être valide et appliquée par les tribunaux, une clause de non-concurrence doit passer le test du caractère raisonnable sans quoi la clause sera nulle dans son ensemble et plus rien n'empêchera l'employé ou le vendeur de faire concurrence à l'acheteur. Une clause de non-concurrence sera considérée comme raisonnable si elle l'est quant à son objet, mais aussi quant à sa portée territoriale et temporelle. De plus, toute clause de non-concurrence en matière d'emploi se doit d'être à l'écrit et en termes exprès.

Puisque les tribunaux évaluent une clause de non-concurrence de manière différente selon qu'elle se rattache à un contrat d'emploi ou à une convention commerciale, les tribunaux étudieront d'abord le marché négocié entre les parties afin d'étudier le contexte dans laquelle la clause a été signée. En matière de convention commerciale, les tribunaux feront primer le principe de liberté contractuelle et, par conséquent, évalueront avec moins de sévérité le caractère raisonnable, notamment en raison du fait que ladite clause est généralement négociée d'égal à égal. De plus, contrairement à une clause de non-concurrence en matière d'emploi, où il revient à l'employeur de prouver le caractère raisonnable de la clause, il reviendra à la société voulant invoquer le caractère déraisonnable de la clause de le prouver.

La portée territoriale de la clause est l'un des trois éléments étudiés par les tribunaux. L'interdiction doit se limiter au territoire nécessaire afin de protéger les intérêts légitimes de l'acheteur. En matière d'emploi, cela signifie que la restriction ne peut s'appliquer qu'au territoire où l'entreprise exerce ses activités. Sont considérées comme déraisonnables des clauses sans limitation géographique ou dont la portée territoriale est trop grande ou imprécise.

Les tribunaux sont généralement plus sévères dans l'évaluation de la portée temporelle de la clause en raison de la valeur pécuniaire attribuée au temps. Sous peine de nullité, la durée de l'interdiction doit être expresse et déterminée. En matière d'emploi, une interdiction pour une période de deux ans suivant la cessation d'emploi est la norme. Toutefois, les tribunaux ont déjà accepté des clauses avec une période de trois ans en certaines circonstances, notamment en raison de l'importance de l'employé au sein de l'entreprise ou des particularités des activités ou du marché dans lequel l'employeur fait affaire. En matière commerciale, il a été établi qu'une interdiction de cinq ans était raisonnable, mais ont aussi été déclarées raisonnables des clauses ayant une interdiction pour dix ans.

Finalement, les tribunaux devront évaluer la validité matérielle de la clause, soit les activités que le vendeur ne pourra exercer. Comme pour les autres domaines, le champ d'activité doit se limiter aux activités réellement exercées par l'employeur ou l'acheteur. Il est important de préciser quelles activités sont visées et de n'inclure que les activités réellement exercées, sans quoi la clause pourrait être jugée déraisonnable et, par conséquent, invalide. Habituellement, l'interdiction visera la concurrence directe et indirecte. Par exemple, un vendeur ne pourrait continuer à faire affaire par le biais d'une société détenue par un tiers agissant comme prête-nom. Il est aussi utile d'ajouter au contrat une interdiction de solliciter tout ex-client ou ex-employé. En matière d'emploi, il est nécessaire d'ajouter l'interdiction de faire usage des informations confidentielles propres à l'employeur.

En conclusion, les clauses de non-concurrence sont un outil essentiel afin de protéger les droits de l'employeur ou de l'acheteur. Toutefois, leur rédaction et application peuvent causer plusieurs problèmes et il est donc nécessaire d'agir avec modération dans la substance des interdictions de temps, de territoire et d'objet. En évitant d'imposer une clause déraisonnable à son cocontractant, on permet d'assurer une protection optimale de l'entreprise créancière de l'obligation de non-concurrence.

Je vous invite à me faire part de vos suggestions et commentaires à l'adresse courriel suivante : ppdaunais@stikeman.com

¹ La présente chronique se veut uniquement un texte d'information générale qui n'est pas censée constituer un conseil juridique. Sa diffusion n'a pas pour effet de créer, de préserver ou de rétablir une relation avocat-client. Il faut toujours obtenir l'avis d'un conseiller juridique habile à exercer dans le territoire concerné et bien informé des faits pertinents avant de prendre une décision susceptible d'avoir des incidences juridiques pour vous ou votre entreprise.

En savoir un peu plus sur le transpondeur...

Par PIERRE DRAPEAU / drapierre@yahoo.com

Le transpondeur transmet un signal permettant d'identifier votre avion auprès des services de navigation aérienne. Ce signal permet d'extrapoler votre position et de la représenter, ainsi que votre altitude, sur les écrans radar. Même s'il est d'utilisation assez simple, on doit quand même suivre certaines règles... Voici les réponses à certaines questions.

Mon technicien en avionique me dit que je dois faire certifier mon transpondeur mode C alors que je ne vole pas IFR. Est-ce qu'il a raison?

Ça dépend du genre de vol et surtout du type d'espace dans lequel vous évoluez. La réponse simple est que pour voler dans les espaces aériens où le transpondeur mode C est nécessaire, celui-ci doit être certifié tous les deux ans.

Quels sont les espaces aériens où le transpondeur mode C est obligatoire?

Il est obligatoire d'avoir un transpondeur mode C fonctionnel, donc certifié, dans plusieurs espaces aériens. En commençant par l'espace aérien de classe A, soit dans les niveaux de vol, et le B, dans nos régions entre 12 500 pi ASL et sous la base des niveaux de vol, et le C qu'on retrouve autour des aéroports plus importants, soit Montréal, Saint-Hubert, Québec et Ottawa dans notre région. Certains espaces aériens de classe D et E sont aussi indiqués comme transpondeur mode C obligatoire. On doit consulter le « Manuel des espaces aériens désignés » afin de les identifier ou rechercher cette mention sur les cartes de navigation. Par exemple, la zone de contrôle de Mirabel et son extension sont classées comme classe E à utilisation du transpondeur. De plus, certains espaces aériens de classe E autour des aéroports d'Ottawa, Mirabel et Montréal-Trudeau sont classifiés comme utilisation du transpondeur sans contact radio. Finalement, tout l'espace aérien de classe E sous contact radar à partir de 10 000 pi ASL.

Puis-je tester la fonction « Ident » lorsque le contrôleur le demande à un autre aéronef?

Non. En utilisant la fonction « Ident » alors que le contrôleur le demande à un autre, il peut se produire une erreur d'identification qui peut mener à un risque d'irrégularité d'exploitation.

Est-ce que je peux afficher les codes d'urgence au transpondeur lorsque je simule une urgence ou panne radio?

Non. L'utilisation des codes spéciaux est réservée aux situations réelles d'urgence ou de panne radio. Il faut comprendre



que l'utilisation de ces codes active immédiatement une alarme visuelle et sonore sur tous les écrans des contrôleurs, en plus d'alerter les centres de recherche et sauvetage avoisinants, déclenchant une vérification de la situation par tous les intervenants.

Pourquoi le contrôleur me demande-t-il de remettre mon transpondeur au code 1200 après un vol où un code discret m'a été assigné?

Il y a un nombre limité de codes transpondeur, soit 4096. De plus, certains sont assignés à des usages spécifiques, réduisant la plage de codes disponibles. On pense aux codes spéciaux d'urgence, panne radio et détournement, mais aussi aux codes VFR et IFR génériques et d'autres codes réservés pour des conditions spéciales. Un code discret qui est considéré périmé ou inutilisé peut être assigné à un autre avion et les systèmes ne peuvent faire la distinction entre un code utilisé par erreur et une utilisation légitime. Donc, si vous conservez votre code de la semaine dernière au transpondeur, il se pourrait que votre Cessna 172 C-GABC soit identifié comme un Airbus 320, Air Canada 111, sur les écrans des contrôleurs...

Bons vols!

Bienvenue à l'ÉNA!

Une publication comme le magazine *Aviation* trouve sa pertinence dans sa capacité à traiter de façon intelligente et originale les sujets qui préoccupent réellement son lectorat. Le défi est double : il faut s'entourer de collaborateurs qui possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour le faire, mais qui ont également la crédibilité requise pour que leurs affirmations soient considérées comme fiables par ceux qui les reçoivent. Ainsi, vous comprendrez la fierté avec laquelle nous vous dévoilons le début d'une toute nouvelle collaboration avec l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), qui prendra la forme d'une nouvelle chronique dans la section *AIR* de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) de notre magazine. L'ÉNA est la plus grande école spécialisée en aérotechnique au Canada.

L'établissement s'est forgé, tant auprès de sa clientèle étudiante que d'affaires, une réputation d'excellence grâce, entre autres, à sa capacité exceptionnelle de transmettre sa passion et ses connaissances dans ses nombreux champs d'intérêt. Nous sommes convaincus qu'il en sera exactement de même avec nos lecteurs et lectrices...

.....
 POUR AMORCER CETTE NOUVELLE
 COLLABORATION, NOUS VOUS PROPOSONS
 ICI UNE BRÈVE PRÉSENTATION DE CE
 JOUEUR IMPORTANT DE L'INDUSTRIE.



École nationale d'aérotechnique À la hauteur de vos ambitions!

Les étudiants qui choisissent l'École nationale d'aérotechnique sont issus de tous les milieux. Ils ont tous les âges et leurs cheminements sont extrêmement variés. En fait, une seule chose unit la plupart d'entre eux : leur grande passion pour l'aérotechnique. Pourtant, dès qu'ils rencontrent les professeurs de l'ÉNA, un constat s'impose souvent à eux : comme passionnés, ils viennent de trouver chaussure à leur pied!

« Assurément, c'est l'un des commentaires qui reviennent le plus fréquemment parmi nos étudiants : nos professeurs sont animés d'un enthousiasme immense et contagieux, débute Anne-Julie Ouellet, directrice adjointe aux communications. Ce sont également des professionnels expérimentés et réputés, qui ont souvent œuvré en entreprise avant d'enseigner à l'ÉNA et qui se perfectionnent continuellement afin de demeurer branchés sur l'industrie. »

Leurs expertises variées sont principalement liées aux trois programmes exclusifs offerts à l'ÉNA – un campus du cégep Édouard-Montpetit. Le plus important d'entre eux, *Techniques de maintenance d'aéronefs*, vise, de façon globale, à fournir aux étudiants toutes les compétences requises pour maintenir les aéronefs en bon état de vol.

Le second programme, *Techniques de génie aérospatial*, leur transmet quant à lui les outils nécessaires pour notamment concevoir et fabriquer des pièces d'aéronefs à l'aide d'un ordinateur (CAO-FAO), ou pour planifier les étapes de fabrication, d'assemblage et de contrôle de la qualité des aéronefs et des propulseurs.

Enfin, le programme *Techniques d'avionique* les prépare à soutenir techniquement les ingénieurs dans la conception des systèmes avioniques, ou encore à planifier, diriger ou réaliser l'installation, l'entretien préventif, le dépannage et la réparation de systèmes électriques, électroniques et numériques retrouvés dans tous les aéronefs, entre autres.

« Fait intéressant : les deux derniers programmes sont aussi offerts sous la forme de DEC-BAC en Génie aérospatial et en Avionique. En vertu d'une entente avec l'École polytechnique, ceux qui désirent poursuivre des études universitaires pourront en effet y faire reconnaître certains des cours suivis à l'ÉNA, ce qui accélérera leur cheminement. »

De plus, l'ÉNA offre un camp d'entraînement en aéronautique pour les PME. Cette formation se démarque par son aspect pratique, les participants travaillant directement sur les moteurs, les pièces d'avions et les aéronefs, et s'adresse à toute personne (étudiants universitaires, personnel adminis-



trafic, directeurs d'entreprise, vendeurs, etc.) désirant découvrir les volets théorique et pratique de l'aéronautique.

Enfin, il est bon de mentionner que, peu importe le programme choisi, tout étudiant prendra rapidement conscience de ce qui constitue l'une des grandes forces de l'ÉNA : ses installations et ses équipements de pointe, d'une valeur avoisinant les 85 millions de dollars!

« Nos cinq hangars abritent une flotte de 35 aéronefs comprenant avions certifiés, hélicoptères et avions affectés à la formation au sol! À cela s'ajoute une trentaine de laboratoires et d'ateliers spécialisés, qui nous permettent de recréer précisément les conditions réelles en environnements de travail. »

Un incontournable pour les entreprises

La qualité de ces installations, jumelée à la grande expertise du personnel de l'ÉNA, a d'ailleurs contribué largement au succès des *Services aux entreprises du cégep Édouard-Montpetit*. Offerts tant aux entreprises qu'aux individus, ces services-conseils permettent de mettre en place des formations adaptées pour répondre aux besoins très spécifiques des entreprises, ordres professionnels et autres organismes en matière de développement des compétences.

« Ultimement, ces formations engendrent souvent une amélioration de la productivité et de la compétitivité des entreprises, et ce, dans une variété de secteurs, dont l'aéronautique », précise Nancy Perron, conseillère en formation.

Pour atteindre ces objectifs, l'équipe des *Services aux entreprises* s'attarde longuement à l'analyse des besoins et à la recherche de solutions en matière de formation. *« Lorsqu'une*

problématique nous est soumise, nous prenons tout le temps nécessaire pour bien la cerner, puis développons une formation sur mesure qui présente la meilleure solution possible pour la corriger », ajoute Geneviève Dalcourt, directrice adjointe.

Fortement axées sur la pratique, ces formations peuvent se tenir chez le client directement, ou encore dans les locaux de l'ÉNA. Dans les deux cas, elles sont offertes par des experts de contenus provenant principalement de l'École, mais aussi de l'industrie au besoin.

« Très réputés dans leurs domaines d'activité, ces experts de contenus se distinguent toujours par leurs grandes aptitudes au niveau formation et par la qualité de leur approche client, spécifie Nancy Perron. Pour nous, ce sont des qualités essentielles, car nous collaborons principalement avec des PME avec lesquelles nous souhaitons établir des relations à long terme. »

Un souhait d'ailleurs partagé par la plupart de ses clients lorsque ceux-ci découvrent, peu à peu, toute l'étendue des champs de compétences de l'ÉNA! *« Plusieurs n'ont pas idée de tout ce qu'on peut faire pour eux! Nous sommes en mesure de les accompagner de nombreuses façons dans presque toutes les fonctions de l'entreprise, incluant la gestion, l'intégration de nouveau personnel et même les types de financement possibles pour elles. »*

Bref, il est intéressant de savoir qu'une relation très fructueuse pour votre entreprise n'est possiblement qu'à un coup de fil près de s'amorcer...

Règles concernant les modifications majeures

Par VINCENT GRENON / Technicien licencié M1 et M2 / vincent@aeroteknic.com

Vous souhaitez apporter certaines modifications à votre aéronef en modifiant la puissance du moteur ou en améliorant les performances aérodynamiques qui permettraient de diminuer votre vitesse de décrochage. Peut-être aimeriez-vous également avoir de nouveaux instruments avec cet autopilote hyper performant dont vous avez lu les mérites dans une publication américaine? La majorité des propriétaires savent que l'on ne peut pas modifier un aéronef comme on modifie une voiture. Mais quels sont les règlements applicables aux modifications d'aéronefs?

Évidemment, pour être en mesure de bien comprendre les tenants et aboutissants, il faut savoir de quoi on parle. Est-ce que la modification souhaitée est considérée comme « majeure »? Si elle l'est, les règles ne sont plus les mêmes. Selon le Règlement de l'aviation canadien (RAC), une « modification majeure » se définit comme suit :

« Modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales. »

Vous n'êtes pas certain de comprendre les subtilités de cette définition? Vous n'êtes pas le seul. Pour nous aider, il faut se référer à l'appendice A de la norme 571 que vous pouvez trouver en effectuant une recherche sur Google avec « Transports Canada norme 571 appendice A ». Celle-ci établit les critères pour la classification des modifications majeures. Quand on pense à une modification que l'on souhaite incorporer à notre aéronef, il faut premièrement déterminer si celle-ci peut avoir un effet non négligeable sur les caractéristiques contenues dans la définition de « modification majeure ». Dans cet appendice, il y a donc une série de questions nous permettant de connaître si notre modification est considérée comme « majeure ». Si à l'une ou l'autre des questions nous répondons « OUI », cette modification est majeure. Voici quelques exemples des questions contenues dans l'appendice A de la norme 571 :

« La modification ou la réparation met-elle en cause une révision des limites opérationnelles stipulées dans la définition de type approuvée? »

« La modification altère-t-elle la résistance ou la rigidité structurale d'une enceinte sous pression? »

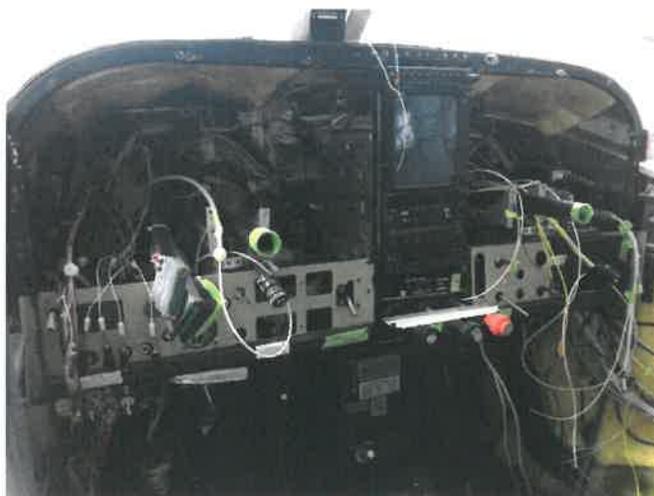
« La modification influe-t-elle sur la puissance développée ou les caractéristiques de commande du groupe motopropulseur, du moteur, de l'hélice, ou de leurs accessoires? »

« La modification modifie-t-elle tout renseignement contenu

dans une rubrique approuvée du manuel de vol de l'aéronef ou dans une publication équivalente? »

Maintenant, quelle est l'implication d'effectuer une modification majeure versus une modification que l'on catégoriserait de « mineure »? La différence se trouve dans la documentation requise pour effectuer le travail. Étant donné qu'une modification majeure modifie la définition de type de l'aéronef, nous nous devons d'avoir des données approuvées ou des données spécifiées. Bon, qu'est-ce que ça veut dire?

Lorsque l'on travaille sur un aéronef, on doit toujours faire notre travail selon certaines procédures. Dans le cas d'une modification majeure, les procédures que nous utiliserons devront être approuvées avec un « certificat type supplémentaire », communément appelé « STC » dans le jargon. Cette documentation doit faire partie du « kit » d'installation. Mais ce qui est encore plus important : il faut s'assurer que l'aéronef que l'on veut modifier fasse partie de la liste de modèles approuvés (AML pour *Approved Model List en anglais*). Un STC est donc une donnée approuvée pour modifier un aéronef ou une composante principale qui sera installée sur un aéronef. Une modification, incluant le STC et le manuel d'installation, se vend généralement en kit et doit impérativement faire l'objet d'une certification après maintenance par une personne ayant la licence appropriée ou par une personne approuvée par un organisme de main-





tenance agréé dans le cas où cette modification est effectuée sur un aéronef opéré commercialement ou si l'incorporation de celle-ci inclut de la maintenance spécialisée.

Est-ce qu'il y a une autre façon d'effectuer une modification majeure n'étant pas supportée par un STC sur un aéronef ? La réponse est « oui », mais il y a un coût. Si votre modification est unique en son genre, vous pouvez toujours engager les services d'un ingénieur aéronautique ayant une délégation de Transports Canada (DER) qui sera en mesure de vous supporter dans votre aventure et d'approuver votre modification qui sera toutefois limitée à un seul numéro de série ou aux aéronefs du même modèle appartenant tous au même propriétaire. On appellera alors cette donnée approuvée, un « certificat type supplémentaire restreint ». Il ne sera donc pas possible de vendre cette modification sans repasser par le processus d'approbation de la modification.

Nous pouvons également incorporer une modification majeure en utilisant des données spécifiques. Celles-ci comprennent les bulletins de service, les consignes de navigabilité ou le manuel de réparation structurale du constructeur (SRM). Selon la norme 571, les fameux AC 43.13-1 et -2 sont considérés comme des données spécifiées, mais il y a une liste de restrictions assez exhaustives qui les rendent quasi impossibles à considérer pour incorporer une modification majeure. Si vous voulez voir la liste des restrictions, vous devez consulter la norme 571.06 (données spécifiées, parag. d).

Donc, toutes les modifications majeures doivent être effectuées en utilisant, soit des données approuvées ou des données spécifiées. Il existe un troisième type de données qui, se nomment des données acceptables. Celles-ci seront utilisées pour tous les autres travaux de maintenance, de réparation ou de modifications mineures. Les données acceptables comprennent les dessins et les méthodes recommandés par le constructeur de l'aéronef, des pièces ou de l'appareillage (ex. : manuel de maintenance). Elles comprennent également les documents consultatifs de Transports Canada et ceux publiés par des autorités étrangères avec lesquelles nous avons des accords ou ententes (ex. : AC 43.13).

Autre point très important, peu importe la modification majeure que vous voulez apporter à votre aéronef, c'est la personne qui signera la certification après maintenance qui aura le devoir de s'assurer qu'elle a en main les bonnes données et que votre aéronef est couvert par celles-ci. Une dernière chose, lorsque l'on effectue une modification majeure, il faut aviser Transports Canada de l'incorporation de cette modification et cela se fera avec la transmission d'un rapport de modification majeure que l'on retrouve à l'appendice L de la norme 571. Ce rapport devra être envoyé à Transports Canada dans les 30 jours suivant la remise en service de l'aéronef.

Maintenant, est-ce qu'un STC publié par la FAA peut être utilisé sur tous les aéronefs immatriculés au Canada? Ça dépend... Mais, ça dépend de quoi? Eh bien, nous y répondrons lors la prochaine chronique.

Supplemental Type Certificate

This approval is issued to:	Number: SA09-26
Garmin International, Inc.	Issue No.: 3
1200 East 151st Street	Approval Date: March 25, 2009
Olathe, Kansas	Issue Date: December 16, 2015
United States of America 66062	
Responsible Office:	Ontario
Aircraft/Engine Type or Model:	See Continuation Sheet
Canadian Type Certificate or Equivalent:	See Continuation Sheet
Description of Type Design Change:	Installation of Garmin Model 400W / 500W Series GPS-WAAS Navigation System in accordance with FAA STC SA019331A or STC SA019331A-D
Installation/Operating Data, Required Equipment and Limitations:	
Installation of Garmin Model 400W / 500W Series GPS-WAAS Navigation System in accordance with FAA Approved Garmin 400W Series Master Data List, Drawing No: 005-C0221-00, Revision "B", dated October 1, 2007, or later FAA approved revision; or FAA Approved Garmin 500W Series Master Data List, Drawing No: 005-C0221-01, Revision "B", dated October 1, 2007, or later TAA approved revision.	
- See continuation sheet -	
<small>Conditions: This approval is only applicable to the type model of aeronautical product specified therein. Prior to incorporating this modification, the installer shall establish that no interrelationship between this change and any other modification(s) incorporated will not adversely affect the airworthiness of the modified product.</small>	
Thomas Gretton For Minister of Transport	

Exemple de CTS (Certificat type supplémentaire)

VINCENT GRENON EST UN TECHNICIEN LICENCIÉ M1 ET M2 AVEC PRÈS DE 20 ANS D'EXPÉRIENCE. IL EST ENSEIGNANT AU DÉPARTEMENT PRÉENVOI À L'ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE (ÉNA), ÉGALEMENT FORMATEUR ET AUDITEUR POUR LE SERVICE AUX ENTREPRISES DE L'ÉNA. IL TRAVAILLE EN ÉTROITE COLLABORATION AVEC AÉRO TEKNIC DEPUIS LA CRÉATION DE L'ENTREPRISE. VOUS POUVEZ LE JOINDRE AU 450 676-6299 OU VIA COURRIEL À VINCENT@AEROTEKNIC.COM.