

Hexcel Composites pour TREK SSL Bike; Tour de France 2004

La compagnie Hexcel Composites félicite Lance Armstrong pour avoir battu le record de 6 victoires au Tour de France sur son Trek SSL fabriqué de Hexcel's HexPly(R) carbone pré-imprégné. Les matériaux Hexcel ont été utilisés par TREK pour la fabrication des vélos de M. Armstrong pour chacune des six victoires au Tour de France.

Hexcel, en collaboration avec TREK, a développé un des vélos les plus légers du Tour de France. Le poids du vélo est un facteur très important pour cette course qui s'étale sur trois semaines et comporte des défis de taille.

Le HexPly®, d'une densité surfacique de 55 g/m², est la moitié de la densité du matériau utilisé dans la fabrication des vélos des autres membres de l'équipe **US Postal**. TREK a progressivement réduit le poids en allégeant les tissus utilisés dans la fabrication des pré-imprégnés de 150 g/m² à 120 g/m² et jusqu'à 55 g/m² poussant la limite de la performance à l'extrême.

Le TREK SSL pèse 6.8 Kg (14.99 Lbs) soit la limite minimum de la réglementation internationale.

Source : JEC Composites news letter,

ACTUALITÉ ET ANALYSE

Vent de reprise dans l'industrie aéronautique

Pierre Thérioux

pierre.theroux@transcontinental.ca

Un vent d'optimisme souffle sur l'industrie aéronautique mondiale et, par ricochet, sur celle du Québec.

Les difficultés des derniers mois d'Air Canada masquent en effet une autre tendance : la croissance à l'échelle mondiale du secteur du transport aérien et de la demande pour de nouveaux appareils. Ce qui amène des PME québécoises à augmenter la cadence de production et à embaucher du nouveau personnel.

« Ce n'est pas encore l'emporie d'Il y a quelques années, mais on voit la lumière au bout du tunnel », dit Charles Djeudé, directeur, Équipements de transport, au ministère du Développement économique et régional et de la Recherche. « Il y a un vent d'optimisme », reconnaît Sue Dabrowski, directrice générale de l'asso-

ciation québécoise de l'aérospatiale.

L'association du transport aérien international rapporte une augmentation du transport aérien de passagers de 19,4 % durant les cinq premiers mois de 2004. Selon l'organisme, ce segment d'activité devrait croître de 5 à 7 % par année et doubler en 14 ans.

Par ailleurs, Boeing estime à 25 000 le nombre de nouveaux appareils qui seront requis par les transporteurs commerciaux au cours de cette période.

Airbus a quitté le récent salon *aéronautique de Formborough* avec en carnet de commandes fermes et en option pour 84 appareils d'une valeur de quelque 10,6 G\$ US. Ce qui, selon l'avionneur, « confirme que la reprise de l'aéronautique civile est bien là et que les livraisons d'avions pourraient être supérieures à celles de 2003 ».

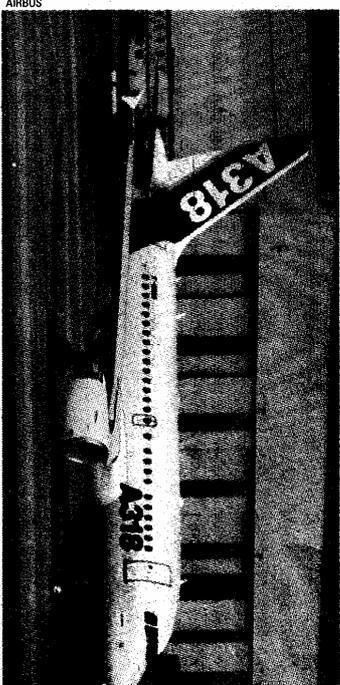
Voilà de bonnes nouvelles pour plusieurs PME québécoises qui approvisionnent ces grandes sociétés.

Pour sa part, la société montrealaise CMC Electromique vient de décrocher un contrat évalué à quelque 50 M\$ en vue d'équiper les appareils A380 d'Airbus de son antenne de communications par satellite.

Hausse de l'emploi

Le salon de Farnborough, en Angleterre, a engendré son lot d'autres bonnes nouvelles qui laissent entrevoir des jours meilleurs pour une industrie qui a été mise à mal depuis septembre 2001.

Bombardier y a dévoilé son projet d'une nouvelle famille d'avions commerciaux, les CSeries de 110 à 135 sièges. L'entreprise a aussi annoncé la vente de 20 avions régionaux au transporteur espagnol Air



Les commandes d'appareils faites aux grandes sociétés comme Boeing et Airbus profiteront aux PME québécoises qui les approvisionnent en équipement de toutes sortes.

Nostrum, une commande évaluée à quelque 512,6 M\$ US. Bombardier Aéronautique, dont les revenus ont progressé de 9 % l'an dernier, compte livrer un nombre similaire d'avions au cours du présent exercice financier. Pratt & Whitney a annoncé

qu'elle avait rappelé ou embauché plus de 400 employés à son usine de Longueuil pour répondre à l'augmentation de la production. La société avait mis à pied près de 1 500 personnes depuis septembre 2001. Le Groupe Mecachrome, qui doit assembler des avions à sa nouvelle usine de Mirabel, Malgré ce revers, Be-

copter a embauché 110 personnes au cours des derniers mois et prévoit baucher encore 150 d'ici de l'année. Bell Helicoptères a livré 198 hélicoptères à CAE, un autre parti de Cormorant, prévu

est actuellement en période intensive de recrutement.

La société **Héroux-Devtek** examine la possibilité de construire une nouvelle usine pour, encore là, satisfaire l'accroissement de la demande.

Performance LT a obtenu de Québec une aide financière de 500 000 \$ pour le projet d'assemblage, d'essais et de certification de trains d'atterrissage rétractables à son usine de Laval. Ce projet « contribuera à la création de 15 nouveaux emplois directs et de 125 autres indirects », dit le vice-président, **Serge Fortin**. L'entreprise emploie 85 personnes.

Dans l'ensemble de l'industrie, « nous constatons une légère hausse du nombre d'emplois », dit **Serge Tremblay**, directeur général du **Centre d'adaptation de la main-d'œuvre aérospatiale au Québec**.

La décision d'Ottawa de remplacer les hélicoptères *Sea King*, un investissement à 4,5 G\$ au total, apportera aussi de l'eau au moulin de l'industrie.

Même si, semble-t-il, le choix de l'hélicoptère *Sikorsky S-92* au détriment de la proposition du consortium **AugustaWestland** entraînera moins de retombées au Québec. L'intégration finale des composantes du *Cormorant EH101* devait se faire aux installations de **Bell Helicopter** à Mirabel.

retombées de l'ordre de 300 M\$ pour fournir les simulateurs de vol et former les pilotes.

« C'est une grande déception », commente **Arthur Perron**, vice-président aux relations avec les gouvernements et les médias de CAE.

Profits records en 2005 ?

Ces diverses annonces confirment de récentes prévisions du **Conference Board du Canada** selon lequel l'industrie canadienne de l'aérospatiale devrait enregistrer des bénéfices records de 2,3 G\$ dès 2005. Ils devraient dépasser le milliard de dollars cette année.

Les profits de l'industrie canadienne atteignaient 2,2 G\$ en 2001. L'impact dévastateur du 11 septembre 2001, de l'affaiblissement de l'économie mondiale, du SRAS et de la guerre en Irak ont fait chuter les bénéfices à 1,1 G\$ en 2002 et à 890 M\$ en 2003.

Avec des ventes annuelles de 9,5 milliards de dollars (G\$) en 2003, le Québec vient au sixième rang mondial et représente 55 % de l'activité aérospatiale canadienne.

La décroissance des activités depuis 2001 a entraîné pour l'industrie aéronautique québécoise d'importantes pertes d'emplois. Le nombre d'employés dans ce secteur est passé de 41 200 en 2001 à 36 150 en 2003. ■