



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 129 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 7 février 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 7 février 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 novembre 2018, nous poursuivons notre étude des défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada.

Bienvenue à tous dans notre nouvelle salle de réunion de l'édifice de l'Ouest, où nous tenons notre première séance. Le parrain de la motion, M. Fuhr, se joint aujourd'hui aux membres du Comité. Bienvenue.

Nous recevons aujourd'hui les témoins suivants: Caroline Farly, chef pilote et instructrice en chef d'Aéro Loisirs; le capitaine Mike Hoff, du Comité des affaires extérieures de l'Association des pilotes d'Air Canada; et Marc Vanderaegen, directeur de l'école de pilotage du Southern Interior Flight Centre de Carson Air.

Monsieur Vanderaegen, voudriez-vous faire en premier votre exposé de cinq minutes?

M. Marc Vanderaegen (directeur de l'école de pilotage, Southern Interior Flight Centre, Carson Air): Madame la présidente, bonjour et merci de m'avoir invité à participer à la séance d'aujourd'hui. Je vais lire mes notes, car je veux être certain de ne rien omettre.

Le Southern Interior Flight Centre fait partie du groupe d'entreprises Carson, lequel offre de la formation de pilotage à Kelowna, en Colombie-Britannique, ainsi que des services d'évacuation médicale, de transport de fret, d'approvisionnement en carburant et de hangar à Kelowna, Calgary, Vancouver et Abbotsford. Nous sommes confrontés aux défis relatifs à la pénurie de pilotes à tous les égards et pas seulement sur le plan de la formation, sujet dont nous traitons aujourd'hui.

À l'école de pilotage, nous formons des étudiants pour qu'ils deviennent des pilotes amateurs, généraux, commerciaux et de ligne, ainsi que les instructeurs de pilotage. Nous offrons en outre un programme d'aviation commerciale avec diplôme en association avec le collège Okanagan. À cela s'ajoutent des partenariats officiels en matière de formation avec WestJet Encore, Jazz, Porter et Carson Air, ainsi que des liens informels avec de nombreuses entreprises qui s'intéressent à nos diplômés. Pour ce qui est des défis, vous en reconnaîtrez certains qui vous auront été présentés au cours de séances précédentes.

Sachez d'abord que l'aide financière aux étudiants est insuffisante. Le coût élevé de la formation initiale permettant d'obtenir un permis de pilote commercial, associé au faible financement, fait en sorte que les étudiants s'endettent lourdement. Les prêts offerts aux étudiants au Canada combinés à ceux offerts dans notre province, par

exemple, totalisent un maigre 5 440 \$ par trimestre, alors qu'il a été montré que la somme nécessaire s'élève à 23 519 \$ par trimestre. Voilà qui laisse un manque à gagner de 18 000 \$ par trimestre ou de plus de 90 000 \$ pour un programme de diplomation de cinq trimestres.

En outre, les coûts de la formation augmentent. Pour engager des instructeurs, nous devons maintenant former des instructeurs de pilotage au prix de 10 000 \$ par personne. Ce qui était autrefois une source de revenus parce que des pilotes commerciaux voulaient devenir instructeurs s'est transformé en coût, qui doit maintenant être refilé au groupe d'étudiants suivant la formation générale de pilotage, dont le fardeau financier s'accroît à l'avenant. Les coûts des pièces d'aéronefs et du carburant sont instables et augmentent considérablement. Par exemple, un monomoteur Cessna 172 sortant de l'usine, et dont il faut attendre la livraison pendant 14 mois, coûte actuellement 411 000 \$US. Un aéronef usagé fera l'objet de guerres d'enchères et entraînera encore 50 à 75 % de nouveaux coûts, auxquels s'ajoutent les coûts élevés de la mise à niveau du moteur et des hélices.

Outre le fait que la demande en formation au pays a fait augmenter les ventes et les prix des avions, des entreprises étrangères achètent des aéronefs par groupes de 25 ou plus afin de les utiliser aux fins de formation. Cela se traduit non seulement par une augmentation des coûts, mais aussi par une diminution du nombre de techniciens d'entretien. Il faut donc proposer des salaires et des incitatifs plus intéressants pour attirer et garder en poste des employés d'entretien qualifiés.

Notre manque général d'accès aux employés potentiels constitue notre troisième défi. Avec la situation d'embauche actuelle dans notre industrie, les nouveaux pilotes n'ont pas besoin de passer du temps à offrir de la formation pour acquérir de l'expérience avant de devenir des pilotes commerciaux. De nombreux diplômés sont directement engagés par les compagnies aériennes ou d'autres entreprises dès leur sortie de l'école. Comme il y a moins d'instructeurs, moins nombreux sont ceux qui peuvent gravir les échelons du système de classification afin de devenir instructeurs superviseurs ou de pouvoir former de nouveaux instructeurs.

Il ne nous est pas possible d'embaucher des candidats étrangers qualifiés à titre d'instructeurs comme solution temporaire, car le processus d'évaluation de l'impact sur le marché du travail est trop lourd et le long processus de conversion de permis de Transports Canada ralentit le traitement administratif des demandes de candidats étrangers. Les exigences médicales sont également trop restrictives dans certaines situations, notamment en cas de daltonisme pouvant être corrigé. En outre, ces exigences empêchent des pilotes de ligne retraités qui n'ont plus d'autorisation médicale d'enseigner dans des simulateurs pour nous comme ils pouvaient déjà le faire pour les compagnies aériennes.

Pour relever ces défis, nous proposons des recommandations réparties en deux groupes.

Il faut d'abord accroître le financement destiné à l'aviation; je pense que cela saute aux yeux. Le gouvernement fédéral doit offrir aux étudiants davantage de prêts et de programmes de remise de dette. Il faut se pencher sur le financement fédéral offert sous la forme de subventions pour la formation ou le maintien en poste des instructeurs afin d'alléger le fardeau financier refilé aux étudiants. Le gouvernement fédéral doit également revoir le financement ou les crédits d'impôt accordés pour l'achat d'immobilisations afin de contribuer à réduire les coûts d'équipement élevés qui ne cessent d'augmenter.

Le second groupe de recommandations vise à accroître l'accès aux instructeurs. D'abord, une augmentation du financement offert aux étudiants permettrait aux unités de formation en pilotage de verser de meilleurs salaires aux instructeurs et aux techniciens d'entretien afin de pouvoir les garder à leur emploi. De plus, en facilitant à court terme l'accès aux employés étrangers au titre des programmes d'évaluation de l'impact sur le marché du travail, que ce soit en accélérant le processus ou en exemptant complètement les candidats qualifiés, le gouvernement nous permettrait d'embaucher des pilotes ou des techniciens d'entretien étrangers pour combler les manques.

La réduction des délais de conversion de permis de Transports Canada...

• (1105)

La présidente: Pardonnez-moi, monsieur Vanderaegen; pourriez-vous clore votre propos, s'il vous plaît?

M. Marc Vanderaegen: Bien sûr. En terminant, j'irai droit au but. Il faut réagir à ces défis pour que nous puissions non seulement poursuivre nos activités aujourd'hui, mais aussi les élargir pour répondre au besoin croissant qui se manifeste sur le marché.

La présidente: Merci beaucoup.

Capitaine Hoff, vous disposez de cinq minutes.

Capitaine Mike Hoff (capitaine, Comité des affaires extérieures, Association des pilotes d'Air Canada): Bonjour et merci.

Je m'appelle Michael Hoff. Je suis pilote de ligne et j'adore mon travail. Je suis capitaine d'appareils Boeing 787 pour Air Canada et je travaille depuis Vancouver. Je témoigne à titre de représentant de l'Association des pilotes d'Air Canada.

Avant de commencer mon exposé, je voudrais vous remercier tous de vous intéresser à cette question. L'accès stable et prévisible à l'aviation est important dans un pays aussi vaste que le nôtre. De nombreux secteurs sont aux prises avec des problèmes de main-d'œuvre. Pour les pilotes, la question est complexe. Dans le mémoire que nous vous avons remis, vous constaterez que le coût de la formation des pilotes et l'accès restreint aux heures de vol de formation sont des facteurs qui entrent en compte, auxquels s'ajoutent les mauvaises conditions de sécurité et de travail des pilotes au niveau d'entrée. Ces facteurs sont confirmés par les recherches que nous avons réalisées pour montrer que les jeunes Canadiens sont plus susceptibles de s'intéresser à des emplois d'infirmier, de pompier ou même de joueur de jeux vidéo qu'à une carrière de pilote.

Je vous expliquerai plus facilement la situation en vous racontant mon expérience personnelle. Je ne suis pas seulement pilote; mon fils de 26 ans pilote des avions régionaux pour Jazz. Permettez-moi de vous expliquer ce qu'il en est. La formation de pilote peut s'élever jusqu'à 90 000 \$, ce qui constitue un fardeau financier considérable

pour les familles, qui peinent à faire valoir leur cas si elles constatent qu'elles ont besoin d'un prêt. Pour permettre à mon fils de suivre une formation et d'accumuler le nombre d'heures nécessaire, j'ai fini par acheter un petit avion de type PA-22, et nous avons engagé notre propre instructeur. Si vous vous posez la question, oui, c'est comme apprendre à conduire une voiture: cela va mieux quand quelqu'un d'autre dit à votre enfant ce qu'il faut faire.

Les écoles de pilotage au Canada sont fragmentées, certaines étant associées à des collèges accrédités, mais d'autres pas. Nombre d'entre elles sont de petites entreprises familiales. L'Agence du revenu du Canada ne reconnaît pas les droits de scolarité de toutes les écoles. Personnellement, je peux vous dire que je me suis battu pendant trois ans pour que l'Agence reconnaisse l'école de pilotage de mon fils aux fins d'impôt. Et ce n'est pas tout: je n'ai pas pu déduire le temps de vol de mon propre aéronef. Il a, au contraire, été très facile de déduire les droits de scolarité de mon autre fils.

Un grand nombre d'étudiants pensent qu'une fois qu'ils ont leur permis de pilote, ils peuvent obtenir un emploi chez WestJet ou Air Canada. En réalité, les choses se passent plus comme dans le domaine du sport professionnel: avant d'entrer dans les ligues majeures, il faut littéralement passer des milliers d'heures dans le club-école. Au Canada, cela signifie souvent qu'il faut piloter dans le Nord.

Permettez-moi d'être franc: la surveillance réglementaire quotidienne peut être complètement déconnectée de la réalité sur place. Les règles exigent une autosurveillance, ce qui signifie que les pilotes sont censés décider eux-mêmes s'ils sont aptes ou non au travail. C'est une décision qui peut être difficile à prendre quand on est nouveau et hors de son élément. Dans certaines entreprises, si un pilote indique qu'il est inapte au travail en raison de la fatigue, on lui demandera s'il veut une doudou et une suce pour faciliter sa sieste. C'est la culture.

Si on a besoin d'un emploi pour trouver un meilleur travail, cela peut soumettre les pilotes inexpérimentés à des pressions substantielles. C'est une des raisons pour lesquelles, quand on examine les taux d'accidents dans le secteur canadien de l'aviation, on constate que la majorité des pertes de coque — c'est-à-dire les pertes totales d'aéronefs et, bien trop souvent, des âmes à bord — se produisent dans le Nord. Je peux vous dire honnêtement qu'à titre de parent, je ne dors pas bien quand mon fils vole dans le Nord.

Que pouvons-nous faire à ce sujet? Le sondage que nous avons commandé montre très clairement qu'aujourd'hui, les parents et les étudiants sont plus attirés par les parcours stables et sécuritaires et les retombées immédiates que les emplois traditionnels pourraient offrir. Nous devons donc réduire et éliminer les obstacles auxquels les étudiants se heurtent.

Pour ce faire, il faut d'abord adopter des politiques pour contribuer à couvrir les coûts d'entrée, notamment en accordant des prêts et des crédits d'impôt pour les écoles de pilotage. Nous devons ensuite trouver des moyens de faciliter l'accumulation des heures de vol et de simulation. En outre, nous devons encourager les établissements publics accrédités à établir des écoles de pilotage. Enfin, nous devons rendre l'aviation plus sûre, notamment en assurant une surveillance réglementaire plus stricte là où nos nouveaux pilotes volent, particulièrement dans le Nord. Les statistiques montrent que nous devons faire mieux, et ce, pour protéger non seulement nos nouveaux pilotes, mais aussi leurs passagers.

Je suis fier d'être pilote. Rien ne me rend plus heureux que d'encourager les jeunes à envisager une carrière dans le domaine. Nous jouissons de la meilleure vue du monde de notre bureau, mais il y a du travail à faire.

Je vous remercie de porter attention à ces questions importantes.

• (1110)

Je voudrais remercier particulièrement M. Fuhr d'avoir proposé cette motion.

La présidente: Merci beaucoup, capitaine Hoff.

Madame Farly, vous pouvez faire votre exposé.

Mme Caroline Farly (chef pilote et instructrice en chef, Aéro Loisirs): Merci. Je lirai moi aussi mon exposé.

[Français]

Bonjour. Je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui.

Je suis Caroline Farly, propriétaire de l'école de pilotage Aéroloisirs. J'y suis chef pilote et instructrice en chef, ainsi que responsable de l'entretien des avions et agente autorisée pour Transports Canada. Je suis devenue instructrice en 2011 dans le but d'en faire carrière.

Je tiens ici à remercier Mme Louise Gagnon, pilote et instructrice de classe 1 chez Cargair depuis 25 ans, ainsi que M. Rémi Cusach, fondateur de l'école de pilotage ALM, lui aussi instructeur de classe 1 pendant 25 ans et aujourd'hui retraité. Tous les deux sont actuellement examinateurs délégués de Transports Canada et m'ont aidé à préparer cette présentation.

Les longs délais d'admission des élèves sont un fléau pour les écoles de pilotage. La cause en est le manque d'instructeurs, qui n'est pas près de se résorber. Il est urgent de corriger notre incapacité de répondre à la demande actuelle et grandissante de candidats à une licence de pilote commercial.

Il n'est plus nécessaire de passer par le rituel de l'instruction pour accumuler des heures de vol. Seuls les pilotes qui en manifestent véritablement l'intérêt deviendront instructeurs. Il faut s'inspirer des constats de la présente étude pour revaloriser la profession d'instructeur de pilotage, dont la perception actuelle nuit assurément au recrutement de candidats.

Les pilotes qui ont choisi de faire carrière comme instructeurs sont peu nombreux dans le réseau et comptent notamment des fondateurs d'école, des examinateurs et des instructeurs en chef. Elles et ils possèdent un bagage incommensurable de connaissances sur l'instruction et sur l'aviation et jouent un rôle de premier plan depuis 30 ans dans la fondation des écoles de pilotage. Cependant, ils arrivent actuellement à l'âge de la retraite, vendent leurs écoles et laissent un énorme vide sur le terrain.

C'est ce qui est arrivé dans le cas de l'école dont j'ai pris la relève en 2013. Jusqu'au départ à la retraite du fondateur en 2018, nous étions deux instructeurs de carrière, mais je suis désormais seule. J'aime penser que notre enthousiasme a grandement influencé et inspiré les pilotes en formation chez nous à devenir instructeurs, car l'accès à des modèles ou à des mentors a toujours été une clé du succès dans le recrutement professionnel.

L'instruction est le domaine le moins valorisé et le moins bien payé dans le milieu de l'aviation. C'est une dure réalité. Les écoles versent des honoraires à des travailleurs autonomes plutôt que des salaires à des employés. Les pertes de revenus liées à la météo sont considérables, tant pour les écoles de pilotage que pour les travailleurs, sans oublier leur effet adverse dans la région qui héberge nos élèves. La demande pour nos services augmente

nettement lorsque les élèves sont en congé durant les périodes estivales et les jours fériés. Les annulations de dernière minute dues à la météo ou aux bris mécaniques rendent difficile et coûteuse l'application des normes du travail.

Bien que les instructeurs de notre école soient relativement bien payés puisqu'ils touchent une prime appréciable, il reste que le coût de nos opérations nous impose un plafond. Les frais de maintenance et d'achat de pièces d'avion et de carburant augmentent pendant que nous faisons face aux variations de revenus. La formation de pilote est onéreuse et nous essayons d'en conserver les frais à des niveaux acceptables qui rendent l'aviation accessible. Ces frais fluctuent et augmentent, mais le prix du service, lui, ne peut pas suivre.

Une grande question se pose: qui va former les instructeurs de demain? Seuls les instructeurs les plus hauts gradés, ceux de classe 1, qui ont accumulé 750 heures de vol en qualité d'instructeurs, peuvent former des instructeurs de vol. C'est pour l'essentiel ce que dit la norme 421.72 du Règlement de l'aviation canadien.

Aujourd'hui, il est possible de devenir instructeur de classe 1 après seulement une saison ou deux. Les compagnies aériennes vont s'arracher les pilotes d'expérience, c'est-à-dire tous les instructeurs expérimentés et les instructeurs de classe 1, avant les autres instructeurs et les pilotes professionnels sans qualification supplémentaire. Nous assisterons progressivement à une baisse de la qualité de la formation et à la disparition de modèles et de mentors qui possèdent un riche bagage d'expérience et de connaissances opérationnelles et pratiques.

La réalité veut aussi que ce soient des instructeurs d'expérience qui étaient responsables de l'exploitation des écoles de pilotage partout au Canada. Une baisse du niveau d'expérience à ce chapitre risque certainement de se répercuter sur la qualité de la formation des nouveaux instructeurs. À l'heure actuelle, Transports Canada mobilise les instructeurs de classe 1 pour faire face à ces défis, une initiative hautement appréciable et constructive qui démontre le sérieux du ministère à vouloir agir.

• (1115)

Une majorité des instructeurs de classe 1 en fonction sont des gens âgés de plus de 50 ans et je crains personnellement de devenir l'une des rares instructrices de classe 1 possédant plus de 10 ans d'expérience. Je suis déjà l'une des rares, pour ne pas dire la seule, qui est femme et propriétaire d'une école de pilotage.

[Traduction]

La présidente: Je vous demanderais de conclure votre exposé.

[Français]

Mme Caroline Farly: En conclusion, l'une de mes dernières préoccupations est la disponibilité d'examineurs de vol pour les instructeurs de vol. Il faut aborder ce dossier puisqu'un examinateur de vol pour instructeurs de vol doit à l'heure actuelle être pilote de ligne, ce qui complique la programmation des activités d'examen des instructeurs.

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux questions de nos membres.

Nous accordons la parole à Mme Block pour six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je veux souhaiter la bienvenue à nos invités ce matin et remercier moi aussi M. Fuhr d'avoir proposé sa motion. Je pense que le Comité l'a adoptée à l'unanimité; il admet donc le rôle très important que les écoles de pilotage jouent dans l'industrie aérienne.

Je veux revenir au témoignage du capitaine Hoff. Si vous voulez bien récapituler votre exposé pour moi, je pense que vous avez recommandé trois politiques que le gouvernement devrait adopter afin de résoudre les problèmes que doivent affronter les jeunes pilotes qui cherchent à acquérir plus d'expérience, afin de peut-être leur faciliter la tâche.

• (1120)

Capt Mike Hoff: J'ai proposé quatre mesures consistant à améliorer les conditions de travail des nouveaux pilotes dans le Nord canadien, à encourager les établissements publics accrédités à établir des écoles de pilotage, à faciliter l'accumulation des heures de vol et de simulation, et à examiner des solutions afin de réduire les coûts pour les étudiants, par exemple, en faisant en sorte qu'il soit plus facile d'obtenir des déductions fiscales pour leur éducation.

Mme Kelly Block: Toutes ces mesures toucheraient les défis dont vous avez entendu parler, pas seulement de la part de votre fils en raison de son expérience, mais aussi d'autres jeunes pilotes pour qui ces problèmes constituent de réels problèmes alors qu'ils cherchent à faire carrière dans l'industrie.

Capt Mike Hoff: C'est exact.

Mme Kelly Block: Merci. Je comprends.

Je voudrais donner suite au témoignage de Mme Farly. Je vous remercie d'avoir souligné, à la fin de votre exposé, que vous êtes une des rares femmes — ou la seule — à être propriétaires d'une école de pilotage.

Mme Caroline Farly: Je pense être la seule. Comme je ne suis pas certaine s'il en y ait d'autres, je ne veux pas affirmer être la seule, mais je n'en connais aucune autre.

Mme Kelly Block: D'accord.

Je sais que j'ai peu de temps, mais vous commencez à vous engager dans une ligne de pensée. Voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

Mme Caroline Farly: Je pense que j'avais fait le tour de la question. Cependant, il y a toute une génération...

Je vais m'exprimer autrement.

[Français]

L'idée ici est celle d'une continuité. Il y a à l'heure actuelle un manque de relève et il n'y a plus d'instructeurs. Même moi qui suis l'une des rares instructrices de classe 1 encore active et qui ai autant d'années d'expérience, j'ai besoin de soutien et d'un groupe de pairs, d'autres instructeurs de classe 1. Nous n'avons plus de modèles ni de soutien.

Il faut vraiment mettre en place un processus qui permette de conserver nos instructeurs et de faire de cette profession une vocation viable. En ce moment, la carrière d'instructeur est mal perçue parce que tout ce qui s'en dit, c'est qu'elle n'est pas bien rémunérée, ce qui est malheureusement vrai. Personne ne parle de la richesse de cette carrière et de l'expérience de voler avec autant de personnes différentes. Il faut vraiment se pencher sur toute cette question.

[Traduction]

Je pense que c'était le principal point que je voulais souligner.

Mme Kelly Block: Merci.

Vous avez également évoqué les coûts d'exploitation d'une école de pilotage. Je me demande ce qu'il en est de l'autre côté du bilan: celui des revenus. D'où tirez-vous vos revenus?

Mme Caroline Farly: Les envolées et les cours constituent les sources de revenus des écoles ou des services d'aviation. Nous donnons des cours théoriques qui nous procurent des revenus, mais nous avons aussi le bureau. Nous avons Internet; je ne m'attarderai pas à cette facette des activités, toutefois. Si nous ne donnons pas de cours théoriques et si les avions ne volent pas, nous n'avons pas de revenus. C'est aussi pourquoi les instructeurs...

Par exemple, nous avons tous vu le temps qu'il fait depuis novembre. Quand on travaille dans l'aviation, on ne considère pas la température de la même manière. Je ne sais pas si vous avez vu à quel point la température est peu propice aux vols. Cette situation se traduit par une baisse des revenus. Comment pouvons-nous offrir aux travailleurs autonomes un salaire stable sans la moindre garantie?

Nous disposons d'une bonne équipe d'instructeurs à l'heure actuelle. Comme nous sommes motivés par nos carrières, j'ai une excellente équipe, mais un instructeur quittera ses fonctions dans un an. Il veut rester, mais il est attiré par une autre entreprise. Il m'a promis qu'il ne serait parti qu'un an ou deux, car il veut rester dans la région. Il ne tient pas tant à piloter pour une compagnie aérienne, car il préfère rester dans la région, mais les salaires ne se comparent pas.

J'ai choisi d'être instructrice par amour du métier, mais aussi parce que j'ai un fils à la maison et que je voulais être sûre de rentrer chez moi le soir. Nous pouvons offrir divers incitatifs aux instructeurs, mais à l'heure actuelle, le salaire n'en fait malheureusement pas partie.

• (1125)

Mme Kelly Block: Merci.

Me reste-t-il du temps?

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

Mme Kelly Block: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant M. Fuhr.

M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.): Merci à tous de témoigner. Je vous en suis reconnaissant.

Marc, comme vous avez manqué de temps, je veux vous donner l'occasion de terminer ce que vous vouliez dire. J'aurai ensuite une question.

M. Marc Vanderaegen: Merci, monsieur Fuhr.

Il me restait à traiter des exigences médicales qu'il faut respecter quand on veut embaucher des pilotes ou des instructeurs. J'ai donné un petit exemple en parlant des daltoniens qui peuvent porter des lentilles correctrices pour rectifier le problème, comme nous le faisons avec des lentilles ordinaires pour corriger la vue. Cependant, les daltoniens ne sont toujours pas autorisés à voler de nuit et sont toujours contraints à avoir une radio et une zone de contrôle.

En ce qui concerne les exigences médicales, sachez aussi qu'un grand nombre de personnes d'expérience partent à la retraite actuellement. Bien entendu, quand on atteint un certain âge, il est plus difficile de satisfaire les exigences médicales. Si ces personnes travaillaient pour des lignes aériennes, elles pourraient continuer de donner de la formation sur des simulateurs, alors que nous ne pouvons pas recourir à elles afin d'inculquer les compétences exigées pour les permis dans les simulateurs de nos écoles de pilotage.

Qui d'autre que ces personnes qui partent à la retraite peut mieux former les étudiants en vue de leur carrière? Nous devons ajouter cette formation supplémentaire, et cela a un coût pour les étudiants, un coût qui s'ajoute à ce qu'ils paient déjà.

M. Stephen Fuhr: Merci de cette réponse.

Il est évident que nous avons besoin de plus d'étudiants. Nous devons éliminer les obstacles qui les empêchent de suivre une formation de pilotage. L'aspect financier fait évidemment partie de l'équation. C'est probablement l'obstacle le plus important à cet égard. Nous devons former les étudiants plus rapidement et embaucher plus d'instructeurs.

Pour ce qui est de former les étudiants plus rapidement, je me demande si vous pourriez me dire comment une formation axée sur les compétences pourrait accélérer le cycle de formation pour que les gens entrent plus rapidement sur le marché du travail. Caroline, avez-vous une opinion à ce sujet?

Mme Caroline Farly: Pardonnez-moi, je dois vous demander de clarifier votre question.

M. Stephen Fuhr: Je parle de former les gens pour qu'ils soient compétents au lieu d'imposer un nombre d'heures pour une étape de la formation de pilotage. Ce n'est peut-être pas adéquat pour la formation pour débutants, mais ce le serait certainement pour une norme commerciale ou une norme de transport de ligne, une fois que le pilote est rendu aux étapes avancées du cycle de formation. Le système canadien exige essentiellement que les pilotes accomplissent un nombre donné d'heures et maîtrisent certaines compétences. Pensez-vous que si nous examinions la manière dont nous formons les gens, cela nous aiderait à les former plus rapidement une fois qu'ils sont inscrits?

La présidente: Madame Farly, sentez-vous libre de vous exprimer comme bon vous semble.

Mme Caroline Farly: D'accord. Merci.

[Français]

Votre question est vraiment très intéressante et je vais vous donner mon point de vue. C'est déjà une approche que nous utilisons et je prends l'exemple de la formation de 45 heures requise pour être pilote privé. Il est bien rare qu'un candidat, même le plus talentueux, soit prêt après seulement 35 heures. En rajoutant des exercices, on arrive rapidement et de façon efficace à la fin de la période de formation de 45 heures. De plus, on ne peut pas passer à un autre exercice en vol sans avoir vraiment bien maîtrisé le précédent.

[Traduction]

Je suis désolée, j'ai de la difficulté à répondre à cette question.

M. Stephen Fuhr: D'accord. Je m'adresserai donc à Mike.

Mme Caroline Farly: Oui, merci.

M. Stephen Fuhr: Avez-vous une opinion à ce sujet?

Capt Mike Hoff: Oui. Je pense que cela fait partie de l'équation. Une partie des exigences sont désuètes, mais je pense qu'il faut prendre soin de ne pas réduire les exigences dans le cadre du processus afin de résoudre ce qu'on perçoit comme un problème. Il faut maintenir la norme, mais il existe des solutions.

Mon fils occupe le siège droit d'un appareil Dash 8 Q400, volant en cercle dans mon avion la nuit, car il doit cocher une case dans le formulaire de Transports Canada. Je ne pense pas vraiment que cela en fera un meilleur pilote, mais la case doit être cochée.

M. Stephen Fuhr: En effet. Je suis d'accord avec vous: il faut maintenir la norme dans l'ensemble du processus. Selon moi et

d'après mon expérience, ce ne serait certainement pas applicable à toutes les étapes de la formation de pilotage, mais je pense que cela pourrait accélérer le processus aux étapes où il serait sensé d'agir ainsi.

Marc, avez-vous une opinion à ce sujet?

● (1130)

M. Marc Vanderaegen: Oui. Je partage l'avis de M. Hoff: il faut veiller à maintenir la norme.

Nous utilisons une combinaison de formation axée sur les compétences et sur des scénarios, mais il faut quand même se conformer aux normes. Nous évaluons certains étudiants aux trois quarts de la formation. Ce serait plus que suffisant pour effectuer des vols commerciaux, mais nous devons accomplir encore 40 ou 50 heures avec eux. Ce sont des étudiants avec lesquels nous effectuons des manoeuvres avancées, donc ça va. Ici encore, ce serait une méthode qui permettrait de réduire les coûts pour ces étudiants. Par contre, il y aura probablement des étudiants pour lesquels il faudra dépasser les limites actuelles. Je suppose qu'il faut trouver un juste équilibre.

Je pense que les observations des compagnies aériennes... Il existe un imposant comité consultatif en matière de programmes. Si les gens offraient le même accès que nous fournissons à l'école, où nous ouvrons les livres et faisons état du rendement de chacun, je pense que cela contribuerait à maintenir les normes.

M. Stephen Fuhr: Merci beaucoup.

Je pense que mon temps est écoulé.

La présidente: Il l'est, en effet.

Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je souhaite faire un bref commentaire avant de poser mes questions. Au tout début de la réunion, durant les présentations préliminaires, les interprètes nous ont signalé qu'ils n'avaient pas reçu les textes, ce qui compliquait leur travail. Je me demandais si nous ne pourrions pas faire un effort pour les prochaines réunions et nous assurer que les interprètes aient les textes avant que la séance ne commence.

Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous remercie d'être parmi nous ce matin.

Vos témoignages sont très éclairants. Depuis que nous avons commencé notre étude, il me semble que la situation est complexe, mais relativement simple à résumer. Nous avons deux problèmes: comment attirer de nouveaux pilotes et comment les conserver, peu importe qu'ils soient professionnels ou instructeurs.

Nous parlons de la situation au Canada, mais le marché du pilotage est mondial. Comme il y a pénurie de pilotes, j'imagine que chacun d'entre eux a le beau jeu pour lorsque vient le temps de trouver la compagnie qui va lui offrir les meilleures conditions de travail.

Il y a environ un an et demi, nous avons mené une très grosse étude sur la sécurité aérienne. Il y avait été entre autres abondamment question des heures de vol imposées aux pilotes canadiens.

Mes premières questions s'adressent donc à vous, capitaine Hoff. Tout d'abord, est-ce que le nombre d'heures de vol imposées aux pilotes canadiens peut désavantager l'industrie canadienne et pousser nos pilotes à aller travailler à l'étranger dans de meilleures conditions? De plus, est-ce la nouvelle réglementation qui a été déposée par le ministre et par Transports Canada vous satisfait à cet effet?

[Traduction]

Capt Mike Hoff: Désolé, le volume a diminué, mais je pense que vous demandiez si les heures de vol sont adéquates et si le Canada était désavantagé à l'échelle internationale. Faites-vous référence aux heures de vol annuelles ou aux heures nécessaires à l'obtention d'un permis?

[Français]

M. Robert Aubin: Ma question est de savoir si le nombre d'heures a un rôle à jouer.

Est-ce que le nombre d'heures de vol qu'un pilote canadien doit effectuer par rapport à ce qui est exigé d'un pilote étranger peut influencer notre capacité à conserver nos pilotes au Canada?

[Traduction]

Capt Mike Hoff: Je pense que les heures de vol exigées aux fins de qualification correspondent à celles des pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En fait, nous bénéficions d'un avantage par rapport au système des États-Unis où, en raison de...

[Français]

M. Robert Aubin: Si je peux me permettre, je ne parle pas des heures de formation, mais bien des heures de vol.

[Traduction]

Capt Mike Hoff: Je pense que nos pratiques correspondent assez bien à celles des pays membres de l'OACI. Je n'observe aucune disparité qui nous désavantagerait ou nous avantagerait.

[Français]

M. Robert Aubin: Je passe à une autre question. Dans vos propos préliminaires, vous avez rapidement fait mention de problèmes avec l'Agence du revenu du Canada qui auraient duré trois ans. Il me semble qu'il s'agit là d'une situation qui relève tout à fait du Parlement fédéral. Pouvez-vous nous expliquer les problèmes que vous avez eus avec l'Agence, pour que nous puissions déterminer les mesures qui pourraient faciliter la rétention des élèves?

[Traduction]

Capt Mike Hoff: Je suis vraiment content que vous me posiez cette question.

En fait, Marc et moi avons été au collège ensemble. Cet établissement n'existe malheureusement plus.

Un des gros problèmes que j'ai rencontrés, c'est le manque d'uniformité de la formation de pilotage au pays. L'Ontario et le Québec offrent des programmes de formation fort exhaustifs et intégrés verticalement, alors que dans l'Ouest, c'est vraiment devenu n'importe quoi. Certains collèges sont associés à une école de pilotage, mais les établissements n'ont aucune idée de ce qui se passe à l'aéroport. Ils ont constitué un ensemble de cours économiques donnant droit à ce qu'ils appellent un diplôme d'aviation d'affaires. Mais ce ne sont pas les instructeurs du collège qui sont à l'aéroport. Les établissements ne savent pas vraiment comment se déroule le programme, et quelque chose de magique se passe là.

Certaines écoles constituent d'excellents exemples de la manière dont il faut procéder adéquatement; l'ennui, c'est qu'il n'y a pas de continuité. C'était très intéressant de comparer les ressources offertes pour concrétiser le rêve de mon fils cadet, qui est ingénieur, avec celles dont pouvait se prévaloir mon fils aîné pour devenir pilote.

• (1135)

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Farly.

Il est beaucoup question du coût de la formation d'un étudiant. C'est un sujet délicat et complexe parce que l'éducation relève aussi des compétences provinciales et que le gouvernement fédéral ne peut pas agir seul. Cependant, vous me disiez avoir acheté une entreprise dans laquelle vous travailliez déjà. Le gouvernement fédéral pourrait-il instaurer des mesures qui favoriseraient le transfert d'entreprises, permettant ainsi à une école de pilotage de trouver rapidement preneur au lieu de fermer?

Mme Caroline Farly: C'est une excellente question. Dans les faits, j'ai pu bénéficier de programmes de soutien en région aux jeunes entrepreneurs de moins de 35 ans. La Société d'aide au développement des collectivités et le Centre local de développement m'ont grandement aidé à racheter cette entreprise, et ces mesures sont de celles auxquelles vous pensez.

À l'heure actuelle, les écoles de pilotage sont rachetées par des personnes qui ont la passion de l'aviation, mais qui ne sont pas nécessairement des instructeurs de vol. Au Québec, je ne connais aucune école qui ait fait faillite ou qui ait fermé, ce qui prouve que la transition a lieu. Pour le reste du Canada, par contre, je n'en sais rien.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous accordons la parole à M. Graham pour six minutes.

[Français]

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais commencer en m'adressant à vous, madame Farly.

Dans votre conclusion, vous avez parlé du problème de disponibilité des examinateurs. Pouvez-vous m'en dire plus à ce sujet? Quel est le délai actuel pour les candidats à l'examen? Dans mon cas, cela ne m'a pris que quelques jours avant de passer l'examen. Combien de temps cela prend-il maintenant à un candidat avant de pouvoir passer l'examen, de recevoir ses résultats et de pouvoir exercer ses nouvelles fonctions, muni de son nouveau permis?

Mme Caroline Farly: Je vous remercie de cette question.

Actuellement, il faut environ une semaine avant de pouvoir passer son examen de pilote privé ou de pilote commercial. Quand l'instructeur sent que l'élève est prêt, il peut appeler et programmer l'examen assez rapidement. Par ailleurs, cet examen de vol peut être annulé à cause de la météo, mais il est facile de le reprogrammer pour le lendemain, la fin de semaine ou la semaine suivante, le cas échéant.

Par contre, pour un examen en vol d'instructeur de vol, il faut prévoir au moins deux mois, sans possibilité d'un rendez-vous définitif puisque, pour l'instant, les examinateurs doivent être pilotes de ligne et ont donc d'autres obligations professionnelles. Étant donné que la formation d'un instructeur dure trois mois quand il la suit à temps plein, comme c'est généralement le cas chez nous, il est difficile de déterminer dès le début de la formation une date précise pour l'examen final, puisqu'il faut un préavis de deux mois, qui se répète si l'examen doit être reporté. Cela crée donc des délais importants. En parallèle, je connais présentement des instructeurs de classe 1 qui sont sur le terrain à titre d'examineurs de vol et qui voudraient bien être examinateurs d'instructeurs de vol pour Transports Canada, mais qui essuient un refus parce qu'ils ne sont pas pilotes de ligne.

M. David de Burgh Graham: Les examens théoriques sont-ils à jour? Sont-ils en phase avec les connaissances actuelles?

Mme Caroline Farly: C'est une préoccupation que nous avons présentement sur le terrain. Les processus de révision ou de contestation des examens théoriques sont soit désuets soit inexistant. Nous sommes plusieurs instructeurs sur le terrain à être préoccupés par les sujets abordés dans les examens. Évidemment, leur contenu n'est pas dévoilé.

Je vous donne un exemple pour que vous ayez une idée de la situation. Je suis une agente autorisée pour Transports Canada et je suis affectée à la surveillance des examens. Mes empreintes digitales ont été prises par la GRC. J'ai un dossier. Je sais que je serai criminellement responsable si jamais il se passe quelque chose, mais j'aimerais que Transports Canada m'invite à participer à un comité chargé de réviser les examens. Nous sommes plusieurs sur le terrain à être préoccupés par les sujets considérés pour la mise à jour des examens théoriques. Certains élèves sont découragés, tant du côté privé que du côté commercial, ne serait-ce que parce que certains sujets ne reflètent plus la pratique et les normes actuelles.

● (1140)

M. David de Burgh Graham: Au début de votre présentation, vous avez parlé de la pénurie de pilotes qui souhaitent devenir instructeurs. Auparavant, beaucoup des pilotes voulaient uniquement accumuler des heures.

Est-ce que beaucoup de pilotes voudraient devenir instructeurs, mais ne le font pas parce que ce n'est pas viable économiquement?

Mme Caroline Farly: J'en connaissais beaucoup il y a 25 ans et j'en connais beaucoup aujourd'hui. Chez moi, les pilotes qui deviennent instructeurs le font parce qu'ils le veulent et le peuvent. Ce sont des retraités qui travaillent à temps partiel. Cela fait partie de la réalité. Nous faisons affaire avec des instructeurs à temps partiel, ce qui demande toute une gestion de notre part. Par exemple, un de mes instructeurs fait ce travail et occupe un autre emploi parce qu'il veut voir sa conjointe le soir. Un autre, qui est un jeune pilote, sera instructeur l'année prochaine. Il a entamé le processus qui lui permettra de devenir instructeur. Il veut rester dans la région et travailler avec son père. Dans son cas, ce ne sera pas un emploi à temps plein. On parle ici de gens qui veulent être instructeurs et qui sont en mesure d'arriver financièrement en occupant un deuxième emploi. Tout cela complexifie la gestion et la stabilité. Il est difficile d'assurer que nos élèves cheminent avec le même instructeur alors que nous gérons une équipe d'instructeurs à temps partiel.

M. David de Burgh Graham: Si un instructeur qui finit sa formation et dont les connaissances sont à jour trouve un autre emploi, y a-t-il moyen de le garder en l'employant à temps partiel

comme instructeur, mais en lui offrant un plus grand nombre d'heures?

Mme Caroline Farly: J'aimerais beaucoup pouvoir offrir un incitatif autre que la motivation. C'est le sentiment d'appartenance à une école et à une certaine culture, et non une motivation financière, qui peut les inciter à exercer le métier d'instructeur. Je ne crois pas que nos écoles soient en mesure de répondre à leurs attentes. Les salaires ne sont vraiment pas comparables. Pour l'instant, seuls la motivation et l'amour du métier d'instructeur peuvent les inciter à continuer à exercer celui-ci.

M. David de Burgh Graham: En réponse aux questions de M. Aubin, vous avez évoqué la contribution de la SADC et du CLD. Pouvez-vous nous parler davantage du programme vous a permis d'acheter l'école de pilotage?

Mme Caroline Farly: Dans le cadre du projet, j'ai présenté un plan d'action. J'ai pu bénéficier d'une bourse pour les jeunes entrepreneurs. Il serait intéressant de s'inspirer de ce programme pour les instructeurs. Je ne me souviens malheureusement plus du nom du programme, mais la subvention permettait aux entrepreneurs de recevoir un salaire pendant la première année de roulement. Celle-ci pouvait garder plus d'argent dans son fonds de roulement. C'était comme des prestations d'assurance-emploi sans en être vraiment. Cela m'a permis d'allouer des fonds et des revenus au démarrage ou du moins au roulement de la compagnie.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Graham.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente. Je remercie les témoins de comparaitre aujourd'hui.

Je veux d'abord interroger Caroline.

Selon le rapport sur le marché du travail de mars 2018, les femmes représentent à peine 30 % des membres de l'industrie de l'aviation et 7 % des pilotes. À quoi attribuez-vous cette sous-représentation substantielle des femmes parmi les pilotes canadiens?

Est-elle parce que nous avons créé un fossé entre les sexes ou ciblé certaines personnes? Je sais qu'à une époque, les hommes étaient médecins et les femmes, infirmières. Nous avons la parité et l'égalité entre les sexes et toutes ces autres choses dont nous parlons, bien entendu, mais le problème est-il tel que les femmes et les groupes sous-représentés de la société, comme les groupes minoritaires, ne présentent pas de demande aux écoles de pilotage pour devenir pilotes? S'agit-il d'une des principales causes de la pénurie actuelle?

Mme Caroline Farly: C'est une excellente question.

Je pense que nous avons tous l'image... Je suis désolée d'exprimer les choses ainsi, mais le capitaine Hoff incarne l'image du pilote que nous avons tous en tête. On ne voit pas beaucoup de femmes pilotes. Le fait est qu'on n'entend jamais de femmes annoncer que l'avion s'apprête à atterrir à Peterborough ou qu'il est prêt à atterrir. Les parents ne disent jamais aux jeunes filles qu'elles peuvent être pilotes de ligne. On ne leur présente pas cette possibilité. C'est quand elles sont plus âgées et qu'elles voient quelqu'un qu'elles ont l'occasion de voir les choses autrement.

À mon école, je pense que nous avons une certaine influence. J'influence les filles de mes pilotes. J'influence mes pilotes, qui disent qu'ils ont une fille et qu'ils pensent qu'elle devrait venir me rencontrer. À mon école, les femmes représentent bien plus de 7 % de pilotes, mais je pense qu'il y a une nouvelle génération et que de nombreuses initiatives s'adressent aux femmes dans l'aviation, comme Ninety-Nines et un grand nombre d'associations de femmes. Je pense que les pourcentages ne tarderont pas à augmenter.

Me permettez-vous d'ajouter autre chose, étant donné qu'on me demande de parler à de nombreuses femmes? Même si l'aviation est considérée comme un milieu d'homme, les femmes en font partie. Je n'ai jamais eu l'impression de faire l'objet de discrimination ou d'être une femme dans un groupe d'hommes. C'est une sororité, une fraternité, et il y a toujours de la place pour les femmes et pour tout le monde dans l'aviation. S'il est une chose qu'on apprend dans ce domaine, c'est qu'on ne peut pas être pilote si on n'a pas l'esprit d'équipe.

• (1145)

M. Churence Rogers: Merci de cette réponse. J'ai beaucoup voyagé en avion au cours de ma vie, et je pense que c'est l'an dernier que j'ai vu pour la première fois un vol où des femmes agissaient à titre de pilote et de copilote. C'était la première fois que je voyais cela.

Je veux poser mon autre question au capitaine Mike Hoff.

L'enseignement est une noble carrière. J'ai enseigné pendant 29 ans. J'adorais agir quotidiennement en interaction avec les élèves de niveau secondaire afin de leur inculquer des connaissances et de guider les jeunes alors qu'ils s'orientaient vers une variété de carrières et de domaines.

Dans votre association de pilotes, est-ce que la volonté d'agir à titre de mentor auprès des jeunes pilotes constitue une source d'inspiration dans le cadre de votre carrière?

Capt Mike Hoff: Mais certainement. J'adorerais pouvoir participer au mentorat, une démarche à laquelle je crois fortement. J'ai connu une carrière formidable en raison des personnes altruistes qui me précédaient. Marc et moi avons eu la chance inouïe de fréquenter une école où travaillaient de nombreux pilotes de ligne et militaires retraités, ce qui nous a permis de bénéficier d'une excellente éducation.

Il est difficile de rendre au suivant dans le domaine de l'enseignement, car notre temps est limité et nous coûtions cher à nos compagnies. Si je vais enseigner ailleurs, j'ai moins de temps à offrir à mon employeur. Ce dernier est réfractaire à l'idée.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Nous entendrons maintenant Mme Leitch.

L'hon. K. Kellie Leitch (Simcoe—Grey, PCC): Je remercie les témoins de comparaître aujourd'hui. Mes questions s'adresseront à vous tous; sentez-vous donc libres d'y répondre.

Je pense que vous avez tous déploré le coût d'immobilisations élevé que les écoles de pilotage doivent de toute évidence assumer. Avez-vous eu l'occasion de proposer une bonification du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ou, à dire vrai, une modification de la déduction pour amortissement fiscal pour vos organisations? Nous évoquons fréquemment cette possibilité pour d'autres industries, mais avez-vous pu aborder le sujet avec le gouvernement en ce qui concerne vos écoles de pilotage et vos coûts indirects?

M. Marc Vanderaegen: Je peux répondre brièvement à cette question.

Les programmes sont élaborés de telle sorte que l'aéroport ne peut se qualifier au chapitre des immobilisations relatives aux aéronefs parce qu'il est trop achalandé. Aucune initiative ne peut nous aider à cet égard. Même si l'aéroport pouvait se qualifier, il ne pourrait le faire en ce qui concerne l'équipement et les règles de...

L'hon. K. Kellie Leitch: Ce que je dis, c'est qu'il y a peut-être une occasion pour vous à cet égard. Je vous encouragerais à plaider votre cause, en ce qui concerne notamment le matériel de simulation, dont les coûts sont élevés. Je suis chirurgienne. Nous utilisons constamment des simulateurs. Vous êtes comme les anesthésistes de mon domaine: vous décollez et atterrissez, et j'interviens entre les deux à titre de chirurgienne. Nous utilisons tout le temps des simulateurs, dont le coût d'immobilisations est substantiel.

J'ai une deuxième question concernant l'éducation des jeunes pilotes. De toute évidence, le Programme canadien de prêts aux étudiants et un programme de radiation de dette sont offerts pour les études de premier cycle et des cycles supérieurs. Est-ce que vous ou un important chef de file de l'industrie comme Air Canada et d'autres compagnies ont fait valoir que les jeunes pilotes et les pilotes en formation devraient pouvoir se prévaloir de ce programme, comme c'est le cas pour les métiers spécialisés?

Je vous laisse le soin de répondre à cette question.

• (1150)

[Français]

Mme Caroline Farly: Relativement aux prêts pour les étudiants, si notre école n'est pas reliée à un programme d'attestation d'études collégiales, nos élèves ne sont pas admissibles à ces programmes.

Les écoles privées, même si elles ne sont pas reliées à ces systèmes collégiaux, ont des niveaux de performance reconnus par Transports Canada et sont tout aussi qualifiées. Idéalement, ce serait vraiment toute une initiative du gouvernement de permettre à nos élèves aussi de s'inscrire à ces programmes.

Pour l'instant, ce qui est permis, ce sont des prêts étudiants, des ententes spécifiques avec des banques pour la formation professionnelle dispensée dans notre région.

[Traduction]

Je peux toutefois dire que je sais qu'

[Français]

on remet des reçus pour les frais de scolarité aux fins de déductions d'impôt. Récemment, mes élèves m'ont dit que, dans la déclaration de revenus, on a sérieusement diminué le pourcentage admissible des frais de scolarité déductibles dans le domaine de l'aviation.

Ne connaissant pas trop ce domaine, je sais qu'il vaudrait la peine d'examiner cela de plus près. Beaucoup d'élèves reviennent me dire qu'une modification a été faite dans les crédits d'impôt pour les études commerciales et que ceux-ci ont foncièrement diminué.

[Traduction]

L'hon. K. Kellie Leitch: Je pourrais peut-être vous interroger tous à propos d'une des autres questions qui ont été soulevées, car elle a un certain lien avec ce que Mme Farly vient de dire.

Cela concerne les règlements qui régissent les écoles de simulation et qui précisent qui devrait être admissible. Cela pourrait aussi donner une occasion d'indiquer aux gouvernements fédéral ou provinciaux que tous les étudiants devraient être admissibles. Si un seul ensemble de règlements indique qui peut utiliser ces installations et s'il existe une seule norme, alors toutes les organisations devraient, à l'évidence, être admissibles pour que leurs étudiants bénéficient d'un soutien financier.

Monsieur Hoff, vous avez l'air de vouloir répondre.

Capt Mike Hoff: Oui, j'aimerais intervenir.

Je voudrais tout d'abord remercier mes deux collègues pour le travail qu'ils accomplissent dans ces écoles. Ces dernières ont magistralement réussi à combler un besoin...

L'hon. K. Kellie Leitch: Absolument

Capt Mike Hoff: ... qui n'était pas là, car il avait été abandonné.

Le genre d'école que Marc et moi avons fréquenté avait l'avantage d'avoir acheté le simulateur. Cela n'enlève rien aux entreprises qui doivent faire du profit; comme elles doivent payer le simulateur, elles doivent imposer des frais pour son temps d'utilisation. Quand Marc et moi étions à l'école, notre collègue était fort réputé pour ses diplômés, car nous avions accès en tout temps, et gratuitement, aux simulateurs. Nous pouvions aller les utiliser. Un établissement privé ne peut faire de même.

L'hon. K. Kellie Leitch: Je ne suis pas de cet avis. Un établissement privé peut le faire; c'est une question de choix. Je pense que le problème se situe là. Il incombe à l'industrie, selon moi, de tenter d'améliorer ses pratiques. Pour assurer l'excellence, nous devrions former les gens pour qu'ils soient excellents.

Cela étant dit, je poserais ma question à Mme Farly et Marc Vanderaegen.

Ces règlements constitueraient-ils plus un fardeau pour votre compagnie ou accroîtraient-ils votre capacité à recevoir du financement et du soutien supplémentaires pour vos étudiants et votre établissement?

M. Marc Vanderaegen: Je suppose que je tente de comprendre de quels règlements vous parlez au sujet du potentiel. Faites-vous référence aux règlements qui seraient établis pour permettre...

L'hon. K. Kellie Leitch: Je parle des normes d'éducation.

M. Marc Vanderaegen: Des normes d'éducation de...?

L'hon. K. Kellie Leitch: Vous exploitez une école de pilotage. C'est un établissement d'enseignement.

M. Marc Vanderaegen: Cela dépend de la façon dont c'est déployé, je pense bien, et de ce que la réglementation prévoit en fait.

En ce moment, en matière d'éducation, nous avons déjà les normes de Transports Canada. C'est donc du chevauchement tout simplement, comme c'est le cas avec le ministère de l'Éducation de la Colombie-Britannique, qui essaie de nous gérer également. Cela devient fastidieux, et cela n'aide pas vraiment les étudiants.

Non. Si les étudiants en tirent parti et que c'est gérable, c'est bon. N'oubliez pas que ce sont les étudiants qui vont payer les coûts, sauf s'il y a d'autres options de financement.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Badawey.

• (1155)

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour M. Hoff concernant l'industrie et le partenariat qu'elle a peut-être avec l'Association des pilotes d'Air Canada, et en particulier avec Air Canada elle-même.

Dans mon ancienne vie, nous encourageons vraiment l'industrie, en partenariat avec les syndicats, les collectivités, les écoles secondaires et postsecondaires et ainsi de suite, à amener les jeunes à s'intéresser très tôt à divers métiers, diverses disciplines, et en plus à collaborer pour lancer le processus des coops, des formations en apprentissage, etc. Les jeunes allaient ensuite au postsecondaire dans ces disciplines, et se retrouvaient dans le domaine de compétence qu'ils souhaitaient.

Est-ce qu'il y a un tel partenariat entre l'Association et Air Canada, dans votre cas, afin d'amener les jeunes du secondaire à s'intéresser à cela et à se concentrer là-dessus pendant le reste du secondaire et pendant leurs études postsecondaires? Vous avez les programmes des cadets de l'air. Vous avez d'autres organisations qui sont intéressées. Est-ce qu'il y a un partenariat entre vous et Air Canada?

Capt Mike Hoff: Je vais commencer par vous parler de l'élément qui touche mon employeur. J'ai approché mon employeur. Cet employeur est le prédateur supérieur. Il estime ne pas avoir de difficulté à trouver des pilotes. Il n'y a pas beaucoup d'intérêt de son côté. Personnellement, il me donne accès au simulateur et me permet d'emmener dans mon propre avion des personnes qui envisagent une carrière de pilote. Je les emmène aussi dans le simulateur. Je remercie Air Canada de me donner l'occasion d'utiliser ses simulateurs, mais c'est là que cela s'arrête.

Pour ce qui est de l'altruisme, parce que je sens le besoin de redonner, mon association est très réceptive. Les gens demandent pourquoi l'Association utilise les frais d'adhésion pour retenir les services de défenseurs et pour mener des études visant à recueillir des données. Les données n'étaient pas là. Je suis un pilote. J'ai besoin de données. Je ne peux venir ici et vous dire simplement que j'ai entendu dire ceci ou cela. Nous avons mené une étude. Nous avons approfondi les choses afin d'obtenir des données et nous essayons d'aider.

M. Vance Badawey: Vous semblez faire très attention à ce que vous dites. J'aurai une petite discussion hors-ligne avec vous, après la réunion, au sujet...

Capt Mike Hoff: Je vous en sais gré.

M. Vance Badawey: ... des choses que vous dites avec grande prudence.

Sur ce, je vais laisser la parole à M. Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci.

Bonjour. Je vous remercie de votre présence.

Madame Farly, je vous félicite pour le courage que vous avez eu de reprendre une entreprise qui était au bord de la faillite. En fait, je ne voulais pas dire qu'elle était au bord de la faillite, mais plutôt au bord de la fermeture. Excusez-moi.

Mme Caroline Farly: D'accord.

M. Angelo Iacono: Disons que vous l'avez sauvée de la faillite.

Mme Caroline Farly: Je l'ai sauvée de la fermeture.

M. Angelo Iacono: C'est exact.

Pouvez-vous nous décrire un peu les difficultés auxquelles vous avez fait face ou auxquelles vous continuez de faire face? Quelles sont les répercussions économiques pour les écoles d'aviation dans les régions?

Mme Caroline Farly: Excusez-moi, parlez-vous des difficultés que j'ai dû surmonter pour remettre l'entreprise sur pied?

M. Angelo Iacono: Oui, ainsi que celles auxquelles vous continuez de faire face.

Mme Caroline Farly: Ouf! Il s'agit d'une grosse conversation.

La plus grande difficulté qui se pose en ce qui a trait à la relève pour cette école de pilotage est de trouver des instructeurs. Je ne parle pas d'instructeurs qui veulent juste faire quelques heures — de toute façon, cela n'existe plus —, mais d'instructeurs qui peuvent donner de la formation de grande qualité, à la hauteur de la réputation de l'école, et qui resteront chez nous. C'est notre plus grande difficulté, quand nous essayons d'assurer une pérennité.

Une autre difficulté que j'ai eue a été de gérer la demande. Juste en étant une ressource stable dans l'aviation, sans les nommer, je peux dire que cinq endroits voudraient que je mette sur pied une école de pilotage dans leur région. En ce moment, une de mes difficultés est de gérer mon école de pilotage, d'assurer sa stabilité et de la maintenir au niveau auquel son fondateur l'a toujours maintenue. J'y suis depuis 2010.

Il y a un besoin criant partout dans les régions pour des instructeurs de pilotage de bimoteurs — j'en parlais d'ailleurs à M. Vanderaegen. On forme partout des pilotes commerciaux et la demande pour ces pilotes va en augmentant, mais il n'y a plus de bimoteurs pour former des pilotes, étant donné le coût exorbitant de ces avions. Actuellement, le temps d'attente pour suivre une formation en pilotage de bimoteur est de deux à trois mois.

Si je laissais la compagnie aller, en dépit des frais de l'école qui ne cessent d'augmenter, j'irais m'acheter un avion de plus, j'irais m'acheter un bimoteur de plus, mais je ne peux pas me permettre d'augmenter le coût de la formation. Il faut que la formation reste accessible. J'essaie de payer mes instructeurs plus cher. J'aimerais offrir plus de formation en achetant un bimoteur et plus d'avions, mais j'ai des élèves qui ont de la misère à s'inscrire à mon école de pilotage parce que cela coûte cher. Il n'y a pas de programme de subventions.

La difficulté est d'ordre financier. J'essaie de garder des plafonds acceptables des deux côtés et de ne pas avoir des coûts d'exploitation trop élevés. Je veux protéger l'accessibilité de l'aviation pour mes pilotes.

● (1200)

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, mais nous n'avons plus de temps.

Merci beaucoup à tous nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Nous allons nous arrêter un petit moment pour permettre au nouveau groupe de témoins de s'installer.

● (1200)

(Pause)

● (1205)

La présidente: Bienvenue aux témoins qui participent à cette partie de la réunion. Par vidéo-conférence, nous avons Mme Bell, présidente du conseil d'administration du British Columbia Aviation Council. Nous accueillons Joseph Armstrong, vice-président et directeur général de CAE. Nous avons également la directrice générale de Super T Aviation, Terri Super, et le directeur général de Go Green Aviation, Gary Ogden. Bienvenue à vous tous.

Je vais vous demander de limiter vos exposés à cinq minutes, car les membres du Comité ont toujours de très nombreuses questions.

Nous allons commencer par Mme Bell, du British Columbia Aviation Council.

Mme Heather Bell (présidente du conseil d'administration, British Columbia Aviation Council): Bonjour. Je tiens à remercier le Comité de me donner l'occasion de prendre la parole aujourd'hui, et je le remercie également de ses efforts pour résoudre cette question cruciale.

Je vous parle aujourd'hui en tant que présidente du conseil d'administration du British Columbia Aviation Council, organisme qui représente les intérêts du milieu de l'aviation en Colombie-Britannique. Personnellement, j'ai passé mes 36 ans de carrière à faire du contrôle de la circulation aérienne. J'ai travaillé comme contrôleur à la tour et comme contrôleur radar. Quand j'ai pris ma retraite de NAV Canada, j'étais la directrice générale de la région d'information de vol de Vancouver. J'étais responsable de tous les services de navigation aérienne de la province, ainsi que du groupe de plus de 500 employés chargés d'assurer ce service.

Je sais que le Comité a eu l'occasion d'entendre de nombreux professionnels respectés de l'industrie. C'est pourquoi je suis convaincue que vous êtes au courant de la grave pénurie de ressources que nous connaissons et que nous allons continuer de connaître dans l'industrie. Ces pénuries vont toucher notre industrie dans toutes ses facettes et vont comprendre, entre autres, les exploitants d'aéroports, les contrôleurs aériens, les techniciens d'entretien d'aéronefs et les pilotes.

Étant donné que la motion visant l'étude du Comité porte précisément sur les pilotes, je vais parler en particulier de la pénurie de pilotes et des difficultés relatives à la formation en vol. Cependant, je trouve important de souligner que la pénurie de pilotes, même si elle est critique, n'a rien de singulier. Le problème n'étant pas limité au groupe des pilotes, la solution n'est pas simple ou singulière non plus. Je sais que de nombreuses recommandations ont été soumises au Comité, et j'aimerais préciser que le BCAC appuie les quatre recommandations suivantes:

La première est d'améliorer et de rendre constant l'accès aux prêts étudiants pour la formation au pilotage. En ce moment, l'accès aux prêts étudiants pour la formation au pilotage varie d'une province à l'autre. Contrairement à d'autres provinces, le financement des prêts en Colombie-Britannique se fonde sur la durée de la formation plutôt que sur le coût de la formation. Comme on l'a indiqué au Comité, le coût de la formation au pilotage permettant l'obtention de la qualification IFR multimoteurs va dépasser les 75 000 \$, ce qui est nettement plus que les frais de scolarité et le coût des manuels pour l'obtention d'un baccalauréat de quatre ans. Par conséquent, la mesure qui aurait le plus d'effet entre toutes serait la création d'un programme national de prêts étudiants appuyé par le gouvernement fédéral et offrant un degré de financement correspondant au coût de la formation au pilotage.

La deuxième est l'adoption d'initiatives permettant de recruter et de garder plus d'instructeurs de vol. Avant la pénurie de ressources, les écoles de pilotage et les exploitants aériens du Nord pouvaient compter sur les nouveaux pilotes qui accumulaient des heures de vol et de l'expérience en se qualifiant et en travaillant comme instructeurs de vol. Ils pouvaient aussi accepter des postes auprès d'exploitants qui desservaient les collectivités nordiques éloignées. Maintenant, nos unités de formation au pilotage et nos exploitants aériens du Nord ont de la difficulté à recruter et à conserver des employés. En plus de la conception d'un programme national de prêts étudiants, nous recommandons une matrice de radiation des dettes fondée sur le temps consacré à travailler comme instructeur de vol ou à piloter des avions desservant des régions éloignées désignées. En guise d'exemple, nous voyons des programmes semblables pour le personnel médical qui travaille dans des collectivités éloignées.

La troisième est l'appui à l'innovation en matière d'instruction. Les exigences réglementaires visant l'aviation peuvent constituer un frein à l'innovation et à la formation. Nous devons repenser la manière de donner la formation et le choix des instructeurs. L'aviation est un environnement extrêmement complexe. Il est donc intéressant que pour la formation au vol, nous ayons l'un des seuls systèmes, sinon le seul système où nous demandons à nos aviateurs les moins expérimentés de veiller à la formation de nos nouveaux aviateurs. Nous ne demandons pas à des étudiants en médecine de première année de veiller à la formation des nouveaux médecins, et nous ne demandons pas à des élèves du secondaire de former les générations suivantes d'enseignants. Pourtant, c'est ce que nous faisons avec les pilotes au début de leur carrière. Je ne dis pas que ce n'est pas sécuritaire et je ne dis pas que le produit est mauvais. Au contraire. Cependant, est-ce la meilleure manière?

L'ATAC, l'Association du transport aérien du Canada, a recommandé le modèle d'Organismes de formation agréés, ce qui permettrait de modifier, de simplifier et d'améliorer la formation tout en respectant les exigences réglementaires. Le BCAC appuie fermement cette initiative.

La quatrième est l'appui aux initiatives visant à supprimer les obstacles à l'entrée pour les femmes et les membres des peuples autochtones. Les femmes et les Autochtones continuent d'être sous-représentés dans cette industrie. Les femmes forment 50 % de notre population, et les jeunes Autochtones forment le groupe démographique qui connaît la plus forte croissance au Canada. Il serait donc avantageux à bien des égards de porter une attention particulière à ces groupes. Nous croyons fermement qu'il faut continuer de soutenir l'établissement de programmes de mobilisation pour les femmes comme Elevate Aviation.

Pour stimuler les membres des peuples autochtones, je crois qu'il faut un effort concerté pour présenter des programmes d'introduction et d'éducation adaptés à la culture dans les collectivités autochtones. J'ai cofondé un programme appelé Give them Wings, dont le but est de présenter à de jeunes Autochtones les carrières en aviation, l'accent étant mis sur les pilotes. Notre premier événement aura lieu en mars à l'aéroport de Boundary Bay. À cette occasion, nous établirons des liens avec les collectivités de Musqueam, de Tsawwassen et de Tsleil-Waututh. Avec de l'aide, nous espérons étendre la portée de cette initiative à toute la province et au-delà.

Dans le monde développé, on en est venu à tenir le transport par avion pour acquis.

●(1210)

Les conséquences sociales et économiques d'une pénurie de pilotes seront au mieux agaçantes. Il serait agaçant que vos vacances soient gâchées par l'annulation de votre vol Vancouver-Penticton, ou l'inverse, faute de pilote, ce qui vous ferait manquer votre vol à destination de Rome, puis votre croisière.

●(1215)

La présidente: Je vais vous demander de conclure, madame Bell.

Mme Heather Bell: Au pire, les conséquences seront dévastatrices, par exemple, s'il n'y a pas de pilote pour transporter votre enfant gravement malade et que l'impensable se produit.

Je remercie le Comité, et je serai ravie de répondre à toutes vos questions et de vous offrir notre aide.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant écouter M. Armstrong, de CAE.

M. Joseph Armstrong (vice-président et directeur général, CAE): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité. C'est pour moi un honneur d'être ici aujourd'hui, au nom de CAE, pour vous présenter nos points de vue sur la formation au pilotage au Canada et à l'étranger.

Je vais vous donner une brève leçon d'histoire. En 1939, avec ses alliés, le Canada établissait le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, ou PEACB. Dans des collectivités de tous les coins du Canada, on a formé dans le cadre du PEACB plus de 130 000 membres d'équipage, hommes et femmes, sur une période de six ans. On estime aujourd'hui que c'est l'une des grandes contributions du Canada à la victoire des Alliés. Aujourd'hui, notre histoire en matière de formation au pilotage et notre robuste secteur aérospatial font partie de nos plus importants atouts nationaux. Les divers gouvernements qui se sont succédé ont donné la formation au pilotage comme étant une capacité industrielle clé.

S'appuyant sur l'héritage laissé par le PEACB, CAE a été fondée en 1947 par M. Ken Patrick, un ancien officier de l'Aviation royale canadienne qui voulait créer quelque chose de canadien et tirer parti d'une équipe formée à la guerre qui était extrêmement novatrice et fortement axée sur la technologie.

Revenons au présent. Nous sommes maintenant le chef de file mondial de la formation dans les domaines de l'aviation civile, de la défense et des soins de santé. Avec plus de 65 établissements de formation, nous avons le plus vaste réseau de formation en aviation civile dans le monde. Chaque année, nous formons plus de 220 000 professionnels pour l'aviation civile et la défense, y compris plus de 135 000 pilotes. La plupart des gens ne s'en rendent pas compte, mais où que vous alliez, il y a fort à parier que les pilotes ont été formés par CAE dans un simulateur que nous avons construit ici même au Canada ou dans un centre de formation situé ailleurs dans le monde.

Même si le nombre de pilotes que nous formons chaque année est impressionnant, il est loin de suffire aux besoins actuels et futurs. En 2018, nous avons publié le rapport *Perspectives sur la demande de pilotes de ligne*. Selon notre analyse, la population active combinée des pilotes de ligne et des pilotes de jet d'affaires dépassera un demi-million de pilotes d'ici 2028, et 300 000 de ces pilotes seront de nouveaux pilotes. De nombreux pilotes militaires choisissent une carrière dans le secteur commercial. Certains des facteurs déterminants sont la qualité de vie ainsi qu'un salaire plus élevé et de meilleures possibilités. L'attrition chez les pilotes militaires produit également un effet important sur les forces aériennes professionnelles, car cela réduit leurs capacités de maintenir une équipe de pilotes répondant aux besoins opérationnels ainsi que leur capacité de produire des instructeurs de vol qualifiés à l'appui de leurs volets d'instruction. Nous voyons l'effet que cela produit aujourd'hui sur les programmes d'instruction militaire que nous offrons ici même au Canada.

Dans ce contexte, il est plus important que jamais de maximiser le bassin de talents potentiels. Aujourd'hui, les femmes ne représentent que 5 % des pilotes professionnels et cadets à l'échelle du monde. S'attaquer aux inégalités entre les sexes corrigerait ce déséquilibre tout en donnant au milieu de l'aviation l'accès à un bassin de talents presque deux fois plus important.

Selon une enquête que nous avons menée récemment sur les élèves en aviation et les cadets, au Canada et à l'étranger, certains enjeux ont constamment été évoqués, entre autres le lourd fardeau financier à porter pour s'inscrire à la formation au pilotage, ainsi que l'absence de certitude quant à la carrière malgré cet investissement. Les femmes en particulier ont soulevé des préoccupations concernant leur capacité de s'intégrer dans un univers dominé par les hommes et d'atteindre un bon équilibre travail-famille. La rareté des modèles féminins dans l'aviation n'apaise pas leurs préoccupations.

Devant une telle pénurie, notre industrie cherche des solutions qui lui permettront de produire plus rapidement un plus grand nombre de pilotes. À cette fin, nous allons établir de nouveaux types de partenariats entre les exploitants de flotte et les fournisseurs de formation de sorte qu'il y ait de meilleurs liens entre les écoles de pilotage et les compagnies aériennes qui accueilleront au bout du compte ces étudiants. De nouveaux systèmes de formation qui font un meilleur usage des données et des analyses en temps réel facilitent la progression vers la formation axée sur les compétences. Nous profitons de l'IA et de l'analyse des mégadonnées.

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre, mais je vais vous demander de ralentir un peu. Je comprends que vous n'avez que cinq minutes, mais les interprètes doivent...

M. Joseph Armstrong: Oui. Pas de problème.

Je vais modérer mes transports. Il y a beaucoup d'information.

La présidente: Merci.

M. Joseph Armstrong: L'été dernier, de concert avec le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec, CAE a annoncé un projet de transformation numérique visant à développer la prochaine génération de solutions de formation. Nous investirons 1 milliard de dollars en innovation sur les cinq prochaines années, ce qui représente l'un des plus importants investissements de ce genre dans le secteur de la formation au pilotage à l'échelle mondiale.

Outre la technologie et l'amélioration de la formation, le véritable enjeu est d'attirer les étudiants et d'améliorer la diversité afin d'augmenter le bassin de talents pour l'aviation civile. Par exemple, grâce au programme de bourses Women in Flight lancé récemment par CAE, nous allons accorder un maximum de cinq bourses

complètes à des femmes qu'une carrière comme pilote professionnelle passionnée et qui souhaitent devenir des modèles.

Il faut des incitatifs afin de stimuler la production de pilotes pour le marché civil et le marché militaire, ainsi que pour compenser les coûts élevés associés aux frais de scolarité, aux investissements dans l'infrastructure et à la nécessité de faire évoluer la technologie de manière à optimiser la formation. Il faut que les investissements soient axés sur des aspects comme les bourses d'études à mettre en place à l'appui de la formation de pilotes au Canada, pour les étudiants et les cadets; l'infrastructure requise à l'appui d'une meilleure capacité de formation au pilotage; l'engagement à l'égard de la formation et de la simulation comme capacités industrielles clés; et l'IA et la formation axée sur les compétences.

Nous encourageons le Canada à augmenter le financement et à soutenir directement la formation au pilotage, puisqu'il s'agit d'un élément unique de notre héritage qu'il faut maintenir comme moteur économique clé de la croissance au Canada et à l'étranger, et comme domaine d'intérêt clé pour les jeunes Canadiens qui pourraient devenir membres du milieu mondial de l'aéronautique.

Merci beaucoup.

• (1220)

La présidente: Merci, monsieur Armstrong.

C'est maintenant à Mme Super, de Super T Aviation.

Mme Terri Super (directrice générale, Super T Aviation): Madame la présidente, c'est avec grand plaisir que je présente au Comité les préoccupations et les défis des écoles de pilotage au Canada. En tant que pilote en chef de Super T Aviation à Medicine Hat, en Alberta, j'ai accumulé plus de 13 000 heures de vol régulier et nolisé, d'évacuation médicale et de formation. J'ai remis au Comité un mémoire qui expose nos recommandations, mais j'aimerais souligner trois catégories que j'aimerais qu'il prenne en considération: l'aide aux étudiants, le maintien en poste des instructeurs et l'aide pour les écoles de pilotage.

Pour suivre la formation requise en vue de devenir pilote professionnel, un étudiant doit déboursier entre 75 000 et 85 000 \$, ce qui ne tient pas compte de ses frais de subsistance. Le manque ou l'absence de financement est souvent la raison pour laquelle les étudiants décrochent ou ne peuvent pas envisager une carrière en aviation. Nous demandons donc une hausse du financement et de l'aide provenant du gouvernement pour l'entraînement au vol. Les étudiants pourront ainsi obtenir du financement auprès du gouvernement ou dans le cadre d'un processus commercial et éliminer un obstacle majeur auquel se heurtent les Canadiens qui souhaitent devenir pilotes.

La modification du programme de subventions canadien et provincial pour permettre aux écoles de pilotage d'obtenir des fonds afin de former des employés sans devoir recourir aux services d'un tiers éliminerait un autre obstacle auquel se heurtent les pilotes qui veulent améliorer leurs compétences. La plupart des écoles de pilotage sont les seules à donner de la formation à un aéroport. Pour recevoir une formation avancée grâce à ce programme fédéral d'aide, ces pilotes doivent se rendre à l'aéroport d'une autre ville pour suivre une formation qui peut durer de un à six mois.

Le maintien en poste d'instructeurs de vol expérimentés est devenu un problème majeur du réseau des écoles de pilotage. Auparavant, les écoles de pilotage encadraient les instructeurs de vol pendant un an et demi à deux ans avant qu'ils passent aux appareils plus grands et plus rapides d'un affrèteur ou à de petits exploitants de lignes aériennes, mais maintenant, la progression peut ne prendre que quelques mois. Cela exerce d'énormes pressions sur les écoles de pilotage, qui doivent constamment former et inscrire de nouveaux étudiants. Cela crée aussi un problème de sécurité, car des pilotes inexpérimentés se concentrent sur le passage à leur prochain emploi et finissent par piloter des appareils plus complexes sans avoir assez d'expérience.

Pour remédier à la situation, je recommande que le gouvernement offre aux instructeurs une exonération du remboursement des dettes semblable à ce qui est offert aux médecins qui travaillent dans des régions rurales et éloignées. Je recommande aussi l'adoption d'une mesure législative semblable à celle des États-Unis, où les pilotes doivent obtenir un minimum de 1 500 heures d'expérience de vol avant de pouvoir travailler pour les grandes compagnies aériennes. Ce genre de règles aideraient non seulement les écoles de pilotage, mais aussi les petits affrèteurs et les personnes qui mènent des opérations d'évaluation sanitaire.

Nous devons aider les écoles de pilotage. Elles sont l'épine dorsale de l'industrie aérienne et ne peuvent pas répondre à la demande, compte tenu du coût élevé de la formation qui est en partie attribuable à une politique gouvernementale. Les aéronefs brûlent des combustibles fossiles, et c'est une dure réalité. Le carburant est une des principales dépenses d'une école de pilotage. De toute évidence, ce sont les étudiants qui assument cette dépense lorsqu'ils payent leurs frais d'instruction.

Pour contribuer à diminuer le coût de leur formation, nous recommandons ce qui suit au gouvernement fédéral: premièrement, exonérer les écoles de pilotage de la taxe sur le carbone, qui a fait ou qui fera augmenter considérablement le coût de la formation; deuxièmement, remettre la taxe d'accise fédérale sur le carburant pour les appareils d'instruction; troisièmement, appuyer la mise au point de biocarburants de remplacement pour les aéronefs ou d'appareils électriques; et quatrièmement, aider les écoles de pilotage à financer l'équipement spécialisé nécessaire à la formation de vol, y compris des dispositifs d'entraînement au vol communément appelés des simulateurs. Ces dispositifs permettent d'accroître les compétences et l'expérience dans un environnement contrôlé, mais ils coûtent de l'argent, habituellement beaucoup plus que ce que coûtent les autres immobilisations d'une école de pilotage.

En conclusion, différents témoins ayant comparu ici ont déjà donné à votre comité des chiffres sur la pénurie de pilotes. Ces chiffres et la pénurie sont réels. Les écoles de pilotage ont pour mission de former des pilotes professionnels fiables et capables de piloter en toute sécurité. Elles doivent en former de plus en plus d'une part pour répondre à la demande de l'industrie, et d'autre part pour assurer son expansion. Cela ne peut être possible qu'au moyen d'une collaboration entre le gouvernement et l'industrie aérienne en vue de fournir aux étudiants, aux instructeurs et aux écoles de pilotage les ressources et l'aide dont ils ont besoin.

Merci beaucoup du temps que vous m'avez accordé. Je suis impatiente de répondre à vos questions.

• (1225)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à Go Green Aviation. Monsieur Ogden, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Gary Ogden (directeur général, Go Green Aviation):
Merci, madame la présidente.

Je remercie les membres du Comité et les autres témoins.

Je m'appelle Gary Ogden — Gary Douglas Ogden, au cas où ma mère regarderait — et j'aimerais parler dans une perspective plus large. Mon collègue, Mike Rocha, un cadre de notre école de pilotage, s'adressera à votre comité le 19. J'aimerais aborder des aspects de notre entreprise et présenter une analyse d'une possible cause première de la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Je viens du monde des aéroports, des compagnies aériennes et des fournisseurs de services au sol dans l'industrie aérienne. Je me suis rendu à l'aéroport à vélo en 1979 et je ne suis pas revenu à la maison depuis. J'ai commencé comme gardien de sécurité et je suis devenu PDG. L'entreprise et l'industrie comptent beaucoup pour nous tous, et elles offrent des possibilités.

J'ai cinq grands clients — y compris Aura Airlinck, qui mènera ses activités au Central North Flying Club — qui ont tous de la difficulté à trouver des gens et à les maintenir en poste, ce qui me préoccupe. Nous faisons face à l'ennemi de l'attrition et du roulement dans le domaine de l'aviation.

J'ai travaillé à l'étranger, à des aéroports à Achkhabad, au Turkménistan, aux États-Unis et un peu partout. J'ai choisi de travailler au Canada parce que je suis fier de notre industrie aérienne, et comme mon collègue le dit, nous donnons de la formation depuis très longtemps. La formation que nous offrons est d'ailleurs reconnue mondialement. Je voulais, entre autres, travailler dans une école de pilotage au Canada avec Aura et le Central North Flying Club compte tenu de notre réputation et parce que nous devrions être en mesure d'attirer des étudiants du pays, et nous devrions très bien réussir à attirer aussi des étudiants internationaux.

Nous faisons ce travail pour deux raisons, dont une qui est holistique. Ces raisons existent encore. J'ai écouté mes collègues en parler plus tôt. Il y a des raisons holistiques de faire ce travail. Nous voyons une pénurie et nous voulons y remédier. Nous voulons accommoder le point de vue exprimé par l'OACI, l'IATA et l'ATAC, ainsi que tous les autres experts de l'industrie qui disent que le secteur est en croissance. Nous voulons accommoder cette croissance. Nous voulons faciliter l'accès aux régions. Nous ne voulons pas le perdre à défaut d'y offrir des services aériens. Nous voulons également desservir nos collectivités éloignées et nos peuples autochtones comme elles le méritent. Nous voulons construire des ponts et survoler les obstacles. Nous voulons le faire globalement, mais la réalité économique nous rattrape: les chiffres n'arrivent pas. Les compagnies aériennes et l'industrie proprement dite sont aux prises avec un certain nombre de problèmes. Le prix d'un billet aujourd'hui est probablement aussi faible ou peut-être moins élevé que dans les années 1980, mais les coûts que nous assumons sont beaucoup plus élevés.

Le Central North Flying Club prévoit offrir ses services à Sudbury. Un aéroport régional doit se démener pour attirer l'attention du gouvernement. Je salue M. Fuhr et les efforts du gouvernement actuel et des précédents pour remédier en partie à ce problème. Dans le secteur aérien en général, le problème aux aéroports régionaux est qu'ils ne génèrent pas de revenus. Ils ne sont généralement pas rentables. Au mieux, ils sont sans incidence sur les recettes. Nous n'avons pas de boutiques hors taxes. Nous n'avons pas de stationnement. Nous n'avons pas de revenus non aéronautiques pour soutenir l'aéroport.

Kelly, qui, je crois, n'est pas là pour l'instant, a mentionné le PAIA. Nous devons en faire plus pour les aéroports régionaux où se trouvent les écoles de pilotage afin d'éviter qu'elles soient accablées par l'infrastructure des aéroports. Nous devons voir les écoles de pilotage, les évacuations sanitaires, les affréteurs, le transport aérien de passagers et la formation comme étant essentiels, comme étant avantageux dans la filière de l'industrie aérienne.

Pour faire une analogie avec le hockey, il faut voir les écoles comme un club-école. À défaut d'en avoir un, de préparer la relève, on est voué à l'échec. Nous devons soutenir le club-école, les écoles de pilotage, et nous devons soutenir l'aviation régionale de notre mieux.

• (1230)

Je vous remercie tous, car il y a un certain nombre d'initiatives comme des prêts, des programmes visant l'embauche d'étudiants et des études d'impact sur le marché du travail. Nous avons un certain nombre d'initiatives. Quant à ce que j'aimerais voir — j'en ai parlé avec mon ami, le député Sikand —, peut-être que nous devrions mieux diffuser notre information. Il y a peut-être des programmes, mais ils ne sont peut-être pas regroupés ni accessibles, ce qui signifie qu'une personne en difficulté... et que Dieu bénisse notre ami qui a repris une école de pilotage au moment où on pensait qu'elle allait fermer.

Nous pouvons peut-être faire quelque chose sur le plan de l'accès à l'information, peut-être même en visant des cibles faciles. Il faut donner aux gens l'information dont ils peuvent se servir pour avoir accès aux fonds à votre disposition. De plus, nous devons augmenter le financement et élargir les initiatives à cette fin.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Ogden.

Nous allons commencer les questions des députés.

Monsieur Falk, vous avez cinq minutes.

M. Ted Falk (Provencher, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci à tous les témoins du Comité. Vos témoignages sont très intéressants.

Madame Super, j'aimerais vous poser quelques questions.

J'ai obtenu mon brevet de pilote il y a environ 20 ans. J'ai mon brevet de pilote privé et un peu plus de 800 heures de vol à mon actif.

À l'époque, je pensais que cela coûtait cher. J'étais très frustré de ne pas pouvoir déclarer cela comme des dépenses engagées pour poursuivre mes études. Ce n'était aucunement déductible d'impôt pour moi. J'ai parlé à l'entreprise, Harv's Air, responsable de notre école de pilotage locale, celle où j'ai suivi ma formation.

Mon instructrice était une femme d'environ 20 ans ma cadette. Cela ne m'a posé aucun problème, ni à elle non plus. Elle a fait un excellent travail. Son nom est Dana Chepil, pour lui faire un petit salut. Je pense qu'elle est maintenant examinatrice.

Je pensais à l'époque que le coût était prohibitif. Lorsque j'ai parlé aux gens de mon école de pilotage au cours des dernières semaines, ils ont dit qu'il est extrêmement difficile de maintenir les instructeurs en poste. Vous avez mentionné certaines choses, mais que seraient selon vous la mesure ou les deux mesures que vous pourriez prendre pour maintenir en poste les instructeurs? Vous avez parlé d'augmenter le nombre d'heures à 1 500 avant qu'ils puissent piloter des avions commerciaux. Ce n'est probablement pas une mauvaise idée, car la plupart d'entre eux ne sont instructeurs que pour

accumuler les heures afin de travailler pour un transporteur quelque part, n'est-ce pas?

Mme Terri Super: Oui, c'est vrai. Les écoles de pilotage sont depuis longtemps au bas de l'échelle. Les instructeurs passent habituellement à autre chose. Il serait formidable de pouvoir faire revenir des capitaines des compagnies aériennes. Nous discutons actuellement avec les gens de WestJet, l'un des transporteurs aériens, pour voir s'il serait possible qu'ils nous prêtent un de leurs pilotes, ne serait-ce qu'un ou deux jours par mois, ce qui serait vraiment un bon point de départ.

Je ne pense pas qu'on puisse un jour régler le problème. On peut donner plus d'argent aux instructeurs — des salaires plus élevés —, mais il s'agit surtout de jeunes qui veulent piloter les grands appareils, ce qui explique pourquoi on peut seulement les retenir pendant une courte période de temps.

Je crois que c'est ici qu'une sorte d'exonération de remboursement du prêt d'études pourrait constituer un incitatif, car les prêts de ces étudiants sont considérables. Cela pourrait les inciter à rester plus longtemps dans le domaine de l'instruction et à acquérir plus d'expérience avant d'occuper un autre emploi.

M. Ted Falk: Je ne sais pas quelle est votre situation avec les pilotes ou les pilotes potentiels que vous attirez, s'ils viennent du pays ou de l'étranger. Je sais toutefois que Harv's Air à Steinbach attire beaucoup d'étudiants internationaux, mais pas autant qui viennent du pays.

Je propose tout le temps à des jeunes de se tourner vers l'aviation et d'obtenir un brevet de pilote. La principale raison pour expliquer leur refus n'est pas qu'ils ne sont pas intéressés et que ce n'est pas excitant, c'est le coût. L'une des choses qui augmente le coût de façon marquée, et je le sais parce que je pilote un avion — mon appareil Mooney ne vole pas le réservoir vide —, c'est le coût du carburant.

Vous avez parlé un peu de la taxe sur le carbone, de ce que c'est et de ce que cela sera. Pas plus tard que la semaine dernière, le Conseil national des lignes aériennes du Canada a publié une déclaration dans laquelle il mentionne deux études qu'il a réalisées en 2018 et qui montrent les répercussions négatives sur l'industrie aérienne de la taxe sur le carbone, tant pour le transport des voyageurs que pour les écoles de pilotage, sans qu'il n'y ait vraiment d'effet mesurable sur la réduction des émissions. Pouvez-vous dire ce que vous en pensez?

• (1235)

Mme Terri Super: La taxe sur le carbone que nous avons déjà en Alberta, et elle est considérable, augmente les coûts.

Nous avons besoin de l'infrastructure. Nous avons besoin des transporteurs aériens. Tout le monde veut voler. Vous prenez tous l'avion pour rentrer chez vous les fins de semaine. Nous devons fournir ce service.

L'idée que la taxe sur le carbone aidera les gens à réduire la consommation de combustibles fossiles ne fonctionnera pas pour une école de pilotage. Plus nous avons d'étudiants, plus nous consommons de carburant.

La seule chose que je vois et qui a un grand potentiel est le recours à la simulation. À notre école, nous donnons aux étudiants un cours intégré. Nous avons deux simulateurs. Ce sont des dispositifs d'entraînement au vol. Ils ne bougent pas, mais ils simulent très bien le vol. Nous ne pouvons toutefois pas nous servir de toute la formation donnée ainsi pour accorder des brevets.

M. Ted Falk: De plus, des témoins nous ont dit que les simulateurs coûtent très cher, et vous devez aussi recouvrer le coût d'une certaine façon. Il pourrait peut-être y avoir des programmes pour vous aider à examiner cette possibilité.

Mme Terri Super: Une sorte de contribution gouvernementale de contrepartie...

M. Ted Falk: Il ne me reste que huit secondes, mais si vous avez l'occasion de parler un peu des besoins en infrastructure aux aéroports municipaux ou privés, je vous en serais reconnaissant.

La présidente: Veuillez être très brefs.

Mme Terri Super: Je crains de ne pas être qualifié pour parler de l'infrastructure aux aéroports.

M. Ted Falk: C'est bien. Merci.

La présidente: Allez-y, monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Madame Super, pendant la transition du premier groupe de témoins au deuxième, vous avez rencontré Mme Farly, qui vient de ma circonscription. Il était intéressant d'apprendre à connaître l'autre femme propriétaire d'un aéroport. Je tenais juste à le souligner; vous n'en avez pas parlé dans votre déclaration liminaire.

Y a-t-il des observations du groupe précédent de témoins dont vous voulez parler? Vous avez dit au début que vous en aviez l'intention et que des aspects de nos discussions précédentes vous préoccupaient.

Mme Terri Super: Oui. Si je peux me le rappeler... Je commence à être vieille, et il me faut donc un peu de temps pour...

M. David de Burgh Graham: C'est bon. Un plan de vol est nécessaire.

Je vais passer à M. Ogden pour une seconde. Vous avez parlé du fardeau attribuable aux coûts de l'infrastructure des écoles de pilotage. Pouvez-vous parler plus en détail de ces coûts et donner les chiffres réels?

M. Gary Ogden: Je ne peux pas vous donner de chiffres précis, parce que je suis certain qu'ils varient d'un aéroport à l'autre, mais il y a les frais d'entreposage en hangar, puis il y a tout l'environnement contrôlé de l'aéroport, qui doit être maintenu pour garantir la sûreté et la sécurité. On voit des instructeurs de vol faire le dégivrage des avions, pousser les dégivrateurs manuellement ou mécaniquement, ajouter de l'huile aux moteurs ou faire toutes sortes de travaux d'entretien alors qu'ils sont censés enseigner le pilotage, parce que l'argent manque. Encore une fois, c'est un cercle vicieux qui nuit au travail des instructeurs de vol.

Je peux vous parler un peu plus de Sudbury, puisque nous occupons des installations là-bas. Les coûts d'entreposage des aéronefs dans des hangars pour les protéger des intempéries, quand les conditions météorologiques sont exactement celles que nous connaissons actuellement, sont non négligeables.

Les coûts de dégivrage des aéroports sont aussi non négligeables. Notre entreprise n'utilise simplement pas les grands aéroports, donc nous n'avons pas accès aux avantages des grandes installations centrales et nous sommes forcés d'acheter du matériel de dégivrage. Je pense qu'il y a même une étude qui a été publiée il y a quelques semaines, qui fait état d'un manque de capacité et de services de dégivrage dans les aéroports du Nord.

M. David de Burgh Graham: Eh bien, il y a beaucoup d'écoles de pilotage qui utilisent des pistes gazonnées, par exemple, où il y a très peu d'infrastructure à proprement parler.

M. Gary Ogden: Souvent, nous devons attendre un dégel ou... En fait, nous avons envisagé d'utiliser la piste de Brampton, mais nous aurions besoin d'avoir accès à de meilleures installations, des installations qui coûtent plus cher, malheureusement. À Sudbury, il y a un deuxième aéroport, adjacent au premier, que nous pouvons utiliser pour augmenter notre nombre d'heures de vol.

M. David de Burgh Graham: Je pense que j'en ai une photo.

Par curiosité, à quoi correspond la référence Go Green?

M. Gary Ogden: Go Green est l'entreprise que j'ai fondée il y a déjà de nombreuses années pour le nettoyage et l'écologisation des aéroports.

Je participe personnellement à diverses initiatives. L'une d'elles vise à électrifier davantage l'aire de trafic de l'aéroport, l'idée étant encore une fois de la rendre plus écologique et donc, plus sûre pour notre personnel. C'est donc la société de portefeuille qui est le consultant principal, mais je travaille également avec Aura et l'école de pilotage.

• (1240)

M. David de Burgh Graham: D'accord, merci.

Madame Super, je reviens à vous.

Vous avez parlé du coût du carburant dans votre exposé. Les écoles de pilotage louent habituellement des avions avec services. Quand on loue un avion, on le loue avec services. Pouvez-vous expliquer à ceux qui ne s'y connaissent pas ce que cela signifie et si cette façon de faire est viable à long terme?

Mme Terri Super: Quand l'avion est loué avec services, cela signifie que le réservoir de carburant est plein. Si un étudiant ou un locataire utilise l'un de nos avions, le carburant est compris. S'il doit faire le plein dans un autre aéroport, nous le rembourserons selon notre grille de prix. Nous ne lui rembourserons pas la différence s'il achète du carburant à un prix plus élevé dans un autre aéroport.

Certaines écoles fonctionnent différemment. Certains exploitants le font parce que le prix du carburant d'aviation varie beaucoup d'une semaine à l'autre, comme le prix de l'essence à la pompe, d'ailleurs. L'avion sera donc loué à la personne avec un réservoir vide, et pour chaque vol, on calculera la quantité de carburant utilisé, puis le coût du carburant sera ajouté au prix du vol.

M. David de Burgh Graham: Cela semble représenter beaucoup de paperasse supplémentaire pour déterminer de combien de carburant on aura besoin.

Mme Terri Super: Oui, et c'est la raison pour laquelle beaucoup d'écoles préféreront louer des avions avec services.

M. David de Burgh Graham: C'est logique.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Graham.

Passons à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être avec nous ce matin. Leurs témoignages sont éclairants.

Ma question s'adresse à vous, madame Bell. Dans une industrie où la situation semble assez complexe, vous avez mis le doigt sur un problème dont tous les témoins nous parlent, c'est-à-dire les coûts de formation pour les étudiants qui choisissent cette carrière.

Ce qui m'apparaît problématique, c'est que les modèles semblent différents d'une province à l'autre, voire d'un territoire à l'autre. Par exemple, au Québec, un milieu que je connais davantage puisque j'y suis, on a la possibilité d'une école totalement privée qui répond aux normes de Transports Canada ou d'une école intégrée au réseau scolaire collégial, notamment.

Y a-t-il un modèle sur lequel il faudrait s'aligner, au Québec, pour tenter une certaine harmonisation et, par le fait même, voir quelles sont les répercussions sur les coûts de la formation?

[Traduction]

Mme Heather Bell: Je vous remercie de cette question.

Oui. S'il y avait un modèle plus uniforme au pays, je pense que la formation serait simplifiée d'une province à l'autre. Le problème que je soulevais concerne l'accès à du financement étudiant et les écarts qui existent d'une province à l'autre.

Je ne connais pas très bien la façon dont les centres d'entraînement fonctionnent dans les différentes provinces, mais je sais que l'Association du transport aérien du Canada a proposé un modèle d'accréditation des organisations de formation pour uniformiser la formation. À l'heure actuelle, la réglementation canadienne en matière d'aviation régit le nombre d'heures requises pour qu'un apprenti pilote puisse recevoir une quelconque forme de licence. Je pense que certains critères devraient être revus, ainsi que la comptabilisation du temps de formation. Comme d'autres l'ont dit, il serait également très pertinent de doter les centres d'entraînement d'un simulateur, mais à l'heure actuelle, la réglementation ne permet pas d'utiliser beaucoup de temps passé dans des simulateurs pour obtenir une licence. Bref, ce serait effectivement très utile d'uniformiser la réglementation fédérale.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie de ces informations.

Ma prochaine question s'adresse à M. Ogden.

Monsieur Ogden, le nom de votre entreprise, Go Green Aviation, est inspirant. Dans une autre étude sur le bruit entourant les grands aéroports, nous avons constaté la difficulté de cohabitation de l'aviation et de la société civile.

Est-il possible maintenant de former des pilotes au moyen d'avions électriques dont le coût d'achat serait comparable à celui d'avions à essence?

M. Gary Ogden: Merci, monsieur Aubin.

[Traduction]

Je crois fermement que tout ce qui peut améliorer l'intendance environnementale dans les aéroports sera positif. Je ne crois pas nécessairement qu'il faille suivre l'exemple de l'Europe, ni même de certains États américains, dans ce que nous faisons au Canada, parce que je pense que nous devons nous-mêmes donner l'exemple et non le suivre.

Le recours à une solution hors vol qui ne consommerait pas de carburant serait positif. Je pense que les simulateurs font certainement partie de la réponse. L'utilisation de simulateurs et d'outils d'entraînement au sol pourrait nous aider à réduire les problèmes d'accessibilité à la carrière nationale de pilote et à diminuer la fatigue. Il est vrai que les entreprises ne veulent pas que leurs pilotes volent pendant leurs quatre journées de congé ou tout autre congé, mais les systèmes hors vol et les autres aides au pilotage comme les simulateurs pourraient être utiles à bien des égards. C'est beaucoup plus sûr, plus écologique, et nous aurions alors accès à un plus grand nombre d'instructeurs de vol.

Je m'excuse de ne pas vous parler davantage des avions électriques. Cela ne fait pas partie de mes compétences.

• (1245)

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez 30 secondes.

[Français]

M. Robert Aubin: J'espère que nous aurons l'occasion de vous entendre davantage à ce sujet.

Monsieur Armstrong, j'aimerais que vous parliez de cette nouvelle entente avec le Québec concernant le développement numérique de la formation des pilotes.

[Traduction]

M. Joseph Armstrong: Je ne connais pas bien l'entente dont vous parlez, à moins que vous ne fassiez allusion à l'entente conclue avec le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral sur l'innovation et les investissements dans la formation numérique.

Je pense que le plus grand changement à s'être opéré au cours de la dernière dizaine d'années, environ, c'est l'avancement important des sciences de l'éducation et l'application des nouvelles données scientifiques sur l'apprentissage pour mieux comprendre comment nous pouvons utiliser nos ressources aux divers stades de la formation de pilote. L'idée est qu'on puisse se doter de programmes plus efficaces, optimisés et adaptés pour permettre aux candidats d'atteindre le niveau de compétence voulu par d'autres moyens que le pilotage direct d'un avion.

La présidente: Merci, monsieur Armstrong.

Passons à M. Sikand.

Vous avez quatre minutes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je commencerai par poser une question à M. Ogden.

Vous avez mentionné quelques mots clés politiques selon moi: l'international et le fait de choisir le Canada. J'aime souvent combiner les deux.

Vous avez affirmé que l'ennemi des écoles de pilotage était l'attrition. Comment se fait-il que nous n'arrivions pas à recruter à l'international des instructeurs qualifiés pour participer à la formation des pilotes canadiens?

M. Gary Ogden: Monsieur Sikand, c'est une très bonne idée.

Nous avons fait nos devoirs et souhaitons ajouter un volet international à notre école de pilotage. Le grand enjeu sera la reconnaissance des anciennes normes et des titres de compétences dans toutes sortes de domaines au Canada.

Je ne suis pas vraiment en faveur d'un abaissement des normes, mais je suis pour la reconnaissance des normes existantes. Si les étudiants et les instructeurs de vol d'autres pays du monde pouvaient nous aider à combler nos besoins et qu'il suffisait de reconnaître les équivalences, alors la balle est dans notre camp. Allons-y, parce que cette solution pourrait être très avantageuse.

M. Gagan Sikand: Merci.

J'ai moins de temps que d'ordinaire, donc je m'adresserai maintenant à Mme Super.

Vous avez mentionné la tarification de la pollution et son incidence sur les coûts de fonctionnement. Si les écoles de pilotage et les lignes aériennes les plus petites étaient exclues d'un premier programme, mais que les grands transporteurs se faisaient imposer un tarif, qui serait assorti d'une réduction au fur et à mesure qu'ils améliorent leur technologie et leur écoefficacité pour réduire leur empreinte environnementale, seriez-vous favorable à l'idée?

Mme Terri Super: Je vous entends à peine.

M. Gagan Sikand: Je m'excuse.

Vous avez mentionné le carbone, les taxes et leur incidence sur les activités. Si les petits transporteurs et les petites écoles de pilotage étaient exclus du programme initial, mais que les plus grands se faisaient imposer une taxe, qui serait également assortie d'une réduction au fur et à mesure qu'ils gagnent en efficacité et réduisent leur empreinte carbone, seriez-vous favorable à ce modèle?

Mme Terri Super: Oui, ce pourrait être réaliste, les tarifs pourraient baisser au fur et à mesure que la technologie s'améliore, grâce aux simulateurs ou aux avions électriques, par exemple. Nous n'en sommes pas encore vraiment à l'étape où il soit possible de les utiliser dans une école de pilotage. La pile ne permet pas de voler assez longtemps encore. Les écoles de pilotage doivent assujettir les pilotes débutants à un vol national d'au moins 150 milles nautiques, et je crois qu'il n'y a pas encore d'avion électrique qui puisse voler aussi longtemps en continu. Je pense que ce serait faisable quand les avions électriques les permettront.

Pour ce qui est des simulateurs, je crois qu'il faut modifier la réglementation pour changer le nombre d'heures d'utilisation possible d'un simulateur. Si c'est possible, cela aiderait beaucoup. Pour obtenir une licence de pilote professionnel, il faut cumuler 25 heures de temps aux instruments, dont seulement 10 peuvent être cumulées dans un simulateur ou un dispositif d'entraînement au vol. Si l'on pouvait augmenter le nombre d'heures de formation en simulateur, cela aiderait beaucoup à réduire notre empreinte carbone, évidemment.

• (1250)

M. Gagan Sikand: Merci.

Je vous arrête. Je profiterai des 30 secondes qu'il me reste pour poser rapidement une question à Mme Bell.

Si le gouvernement subventionnait la formation des apprentis pilotes en échange d'une obligation de service au Canada ou peut-être pour les transporteurs aériens canadiens, serait-ce possible? Seriez-vous ouverte à une formule du genre?

Mme Heather Bell: Absolument. L'une des recommandations serait que le gouvernement accorde une exonération du remboursement de prêt étudiant pour le temps passé comme instructeur de vol ou comme pilote dans une communauté nordique éloignée. Vous avez sûrement beaucoup entendu parler du mal qu'ont les écoles à conserver leurs instructeurs.

J'ai également peur qu'ici, en Colombie-Britannique, les services aux communautés éloignées soient parmi les premiers à souffrir d'une diminution du nombre de pilotes. Je crains que des incidents malheureux se produisent.

La présidente: Merci beaucoup, madame Bell.

Passons à M. Fuhr.

M. Stephen Fuhr: Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Je remercie particulièrement Mme Bell. J'ai utilisé votre lettre. J'en ai reçu des dizaines sur le même sujet, et j'ai utilisé la vôtre intégralement dans mes observations à la Chambre.

Il y a une question qui n'a pas encore été soulevée, c'est-à-dire que nous perdons énormément de nos ressources limitées parce que des entités étrangères achètent des écoles de pilotage canadiennes ou que des étudiants étrangers viennent suivre une formation dans nos écoles, puis repartent tout de suite après. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Madame Bell, pouvez-vous nous en parler un peu?

Mme Heather Bell: Il faut dire qu'en Colombie-Britannique, il y a un très grand nombre d'étudiants étrangers. Quand j'en parle avec mes collègues exploitants d'unités de formation au pilotage, ils n'y voient aucun problème, puisque ces étudiants ne prennent pas la place d'autres étudiants. Le plus difficile, c'est d'attirer les étudiants canadiens. Il peut y avoir des gens dans l'unité de formation qui ont une expérience différente, mais ici, en Colombie-Britannique, il y a peu d'inscriptions.

Il y a un autre problème aussi. Je dois mentionner l'immigration et la difficulté d'embaucher des pilotes d'autres pays. Certains de nos membres aimeraient beaucoup en embaucher, mais se heurtent aux règles d'immigration qui dictent que les pilotes immigrant au Canada respectent les normes de pilotage prescrites par règlement, mais il n'y a pas véritablement de cadre prescrivant comment on peut recruter des pilotes à l'étranger.

Les pilotes sont considérés un peu comme les ingénieurs. Il faudrait leur garantir 40 heures par semaine, du lundi au vendredi, mais ce n'est pas le genre d'horaire qu'on peut offrir aux pilotes. Je tenais à le dire. Quoi qu'il en soit, nous ne voyons pas l'inscription d'étudiants étrangers comme un problème, pas plus que nous ne considérons qu'ils prennent la place d'étudiants canadiens.

M. Stephen Fuhr: Je vous remercie.

Monsieur Armstrong, l'armée s'est-elle penchée sur la forme que prendra la formation des équipages aériens à l'avenir, sur la façon dont elle sera donnée? Croyez-vous qu'en raison du besoin national et international de pilotes, la formation pourrait être conçue de manière à intégrer des étudiants civils ou à répondre d'abord au besoin accru de pilotes de l'armée, mais à permettre l'inclusion de civils quand les besoins de l'armée sont moins grands? C'est complexe, et ce n'est pas la façon de faire habituelle, mais compte tenu de la situation actuelle et des besoins futurs, croyez-vous que ce serait possible? Quelle forme cela pourrait-il prendre, d'après vous?

M. Joseph Armstrong: Si l'on regarde le centre d'entraînement en vol de l'OTAN, au Canada, qui est le programme d'entraînement en vol de l'armée, à l'heure actuelle, il a été créé dans un contexte de contribution internationale et de participation internationale dès le départ. En ce moment, il faut notamment essayer de générer des revenus pour subventionner ses coûts de fonctionnement. Ils sont élevés, parce que les aéronefs militaires ne coûtent pas la même chose que les aéronefs civils.

Je pense que nous devons viser l'établissement de programmes de formation au pilotage sur mesure, parce que s'il y a des coûts de base fixes inévitables pour offrir de la formation... Si ces coûts de base fixes me permettent d'offrir toutes sortes de programmes différents, je serai beaucoup mieux en mesure d'amortir mes coûts, parce que je pourrai accepter des étudiants de l'extérieur, qu'il s'agisse de civils ou d'étudiants étrangers.

Je pense vraiment que les Canadiens doivent adopter une perspective globale — et c'est nettement la mentalité dans notre entreprise. C'est la clé de notre succès dans le monde et la solution à nos problèmes. Si l'on analyse la situation sans tenir compte de tout l'écosystème de la formation au pilotage, on ne verra qu'une facette du problème, alors que la solution est beaucoup plus large.

Pensons seulement à la question des étudiants étrangers au Canada. On se demande si leur présence ici pose problème ou s'il est possible de faire venir des instructeurs étrangers au Canada pour venir en aide aux instructeurs canadiens, mais renversons la prémisses. La demande pour la production de pilotes et la formation de pilote est tellement grande dans le monde qu'elle accapare des ressources canadiennes.

D'autres avant moi ont dit qu'il fallait mettre l'accent sur un certain nombre de choses. Il faudrait premièrement concevoir des programmes de formation sur mesure fondés sur les compétences et deuxièmement, vraiment mettre l'accent sur notre aptitude à recruter des étudiants actifs.

• (1255)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Armstrong.

Merci, monsieur Fuhr.

Nous entendrons maintenant Mme Block pendant quatre minutes.

Mme Kelly Block: Merci infiniment, madame la présidente. Je tiens à vous remercier, comme je remercie le Comité de son indulgence, puisque je saisisrai l'occasion pour déposer une motion sur la sécurité aérienne, que les membres du Comité ont reçue le 2 janvier.

Je vais vous faire un bref historique. Il y a presque deux ans, le 8 juin 2017, Alex, un jeune homme de 21 ans, a loué avec sa petite amie Sidney un monomoteur Piper Warrior d'une école de pilotage de Lethbridge, en Alberta, pour se rendre à Kamloops, en Colombie-Britannique. Alex, un pilote certifié, était aux commandes de l'avion, et Sidney en était l'unique passagère. Après s'être ravitaillés à Cranbrook, ils sont partis, mais ne sont jamais arrivés à destination. On les a cherchés pendant 11 jours sur un vaste territoire. Pendant cette période de 11 jours, 18 aéronefs de recherche et de sauvetage civils et de l'Aviation royale canadienne ont été mobilisés pendant 576 heures au total et ont parcouru environ 37 513 kilomètres carrés. En moyenne, 10 aéronefs ont été déployés chaque jour, de même que plus de 70 membres de l'Aviation royale canadienne et 137 pilotes et observateurs bénévoles de recherche et de sauvetage civils. Malgré cette vaste mission de recherche et de sauvetage, ils n'ont pas réussi à trouver Alex, Sidney et l'avion. Ce n'est qu'à la fin de cette vaste opération que le père et la belle-mère d'Alex, Matthew Simons et Natalie Lindgren, ont été avisés du fait que l'émetteur de localisation d'urgence (ELT) à bord de l'aéronef ne s'était pas activé, ce qui rendait l'avion impossible à localiser. Malheureusement, c'est ce qui arrive dans 38 % des cas d'écrasement.

Les ELT sont des appareils de localisation d'urgence installés à bord de la plupart des aéronefs. En cas d'écrasement, ils envoient des signaux de détresse sur des fréquences désignées pour aider les équipes de recherche et de sauvetage à localiser l'aéronef et ses passagers. Les ELT utilisent deux fréquences: celle de 121,5 mégahertz et celle de 406 mégahertz.

Depuis 2009, les ELT 121,5 mégahertz ne sont plus surveillés par satellite, si bien qu'ils ne sont plus opérants, sauf qu'ils demeurent obligatoires. En juin 2016, le Bureau de la sécurité des transports a présenté sept recommandations en vue de la modernisation des ELT, mais aucune n'a encore été suivie à ce jour. Dans bien des accidents

d'aéronefs, l'ELT est endommagé au point de ne plus pouvoir émettre de signaux de détresse. Par conséquent, bien des aéronefs légers ne sont jamais retrouvés. C'est ce qui est arrivé dans le cas d'Alex et de Sidney, comme dans bien d'autres.

Grâce à cette motion, je crois que nous avons l'occasion d'alléger un peu la peine de parents endeuillés comme Matthew et Natalie en entreprenant une courte étude qui nous permettra de mieux comprendre le problème et de faire des recommandations à Transports Canada. Plus particulièrement, cette motion prescrit que le Comité examine les avantages, à des fins d'activités de recherche et de sauvetage, d'utiliser la technologie GPS pour déterminer la position d'un aéronef grâce à la navigation par satellite et la diffuser périodiquement à un système de localisation à distance. L'idée est que le GPS soit utilisé de concert avec un ELT 406 mégahertz moderne dans les aéronefs légers.

La présidente du Bureau de la sécurité des transports, Kathy Fox, a souligné que quand un aéronef s'écrase, il doit être localisé rapidement pour qu'on puisse secourir les survivants. L'information qu'un système de GPS simple fournirait permettrait aux équipes de recherche et de sauvetage de réagir rapidement après un écrasement, ce qui réduirait les longues recherches d'aéronefs perdus et nous permettrait à la fois de sauver des vies et d'économiser de l'argent des contribuables.

Pour terminer, je pense qu'ensemble, nous avons l'occasion d'effectuer une étude très importante en l'honneur d'Alex et de Sidney, et j'espère que tous les membres du Comité appuieront cette motion.

Je vous remercie infiniment de m'avoir permis de prendre la parole à ce sujet.

• (1300)

La présidente: Il y a quelques personnes qui ont manifesté le désir d'intervenir. Regardez bien l'heure. Le prochain comité est prêt à entrer à 13 heures, donc nous avons très peu de temps.

J'ai pris les noms de M. Graham, de M. Aubin et de Mme Leitch. Je vous prie d'être brefs.

M. David de Burgh Graham: Je comprends votre motion et votre intention. Je pense que l'intention de la motion, honnêtement, est d'améliorer les méthodes nous permettant de retrouver les aéronefs disparus. C'est l'objectif, n'est-ce pas?

Cette motion est très prescriptive. Je ne peux pas appuyer le libellé actuel, mais je serais prêt à proposer un amendement, que j'ai préparé: « Que le Comité procède à une étude d'une durée de quatre à six réunions », comme vous l'écrivez vous-même dans votre motion, mais je remplacerais ensuite tout ce qui suit, de (a) à (e) par « sur les méthodes améliorées de récupération des aéronefs disparus, en particulier dans l'aviation générale. »

Je modifierais également la fin pour enlever l'obligation de présenter un rapport à la Chambre dans les quatre mois suivants, parce que le Comité aura un horaire très chargé pendant cette période.

Mme Kelly Block: Très bien, merci.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Évidemment, le sujet est pertinent. Je ne vais pas m'opposer à la motion.

J'aimerais cependant savoir si, à votre avis, cette étude s'inscrit à la suite de ce que nous avons déjà au programme. Par exemple, il y a déjà une étude sur le transport ferroviaire passager qui attend dans les cartons depuis des mois et qui a été acceptée unanimement par ce comité.

Si on met cette étude à la suite des travaux que nous avons à faire, il n'y a pas de problème. Toutefois, si cela vient court-circuiter un travail que nous avons déjà à faire, cela peut poser problème.

J'aimerais connaître votre avis là-dessus.

[Traduction]

La présidente: Oui, il ne fait aucun doute que notre calendrier est déjà bien rempli. Il y a le Budget supplémentaire des dépenses qui s'en vient. Nous devons terminer deux autres rapports et nous nous sommes engagés à tenir quatre réunions sur la sécurité des autobus, puis quelques autres sur la sécurité ferroviaire. Ce sont les études que nous nous sommes déjà engagés à mener, donc je propose que si le Comité adopte l'une ou l'autre de ces motions, il commence cette étude quand nous aurons terminé ce que nous avons déjà au programme.

[Français]

M. Robert Aubin: Ce que nous avons à l'ordre du jour comprend l'étude qui était prévue sur le transport ferroviaire passager, n'est-ce pas?

[Traduction]

La présidente: Oui.

Madame Leitch.

L'hon. K. Kellie Leitch: Merci beaucoup.

Je m'exprime ici à titre d'ancienne ministre du Travail. J'ai entendu beaucoup de familles, de même que des pilotes et d'autres professionnels de l'industrie, parler de la nécessité d'adopter un règlement sur la sécurité aérienne, mais aussi d'adopter des

technologies qui augmenteraient la sûreté des aéronefs et permettraient non seulement aux familles, mais aussi aux professionnels du secteur de moderniser cette industrie. Je vous dirais que cette modernisation est nécessaire, cet incident en est la preuve à lui seul, et c'est sans parler de tous les autres qui sont survenus.

Les Canadiens utilisent la technologie GPS tous les jours. Mon frère et ma soeur, Michael et Melanie, l'utilisent pour savoir où se trouvent leurs enfants. Nous pourrions nous aussi l'utiliser pour que des familles comme celles d'Alex et de Sidney arrivent à retrouver leurs proches, pour qu'on puisse leur porter secours et idéalement, les emmener à l'hôpital, mais sinon, pour que les familles puissent faire leur deuil.

Je suis consciente qu'un amendement à la motion a été déposé, mais je crois que l'utilisation de la technologie moderne, comme la technologie GPS, est au coeur de la question. Je suis certaine que vous l'utilisez dans votre voiture pour rentrer chez vous à l'occasion. J'encouragerais donc le gouvernement à envisager de favoriser l'utilisation de cette technologie, que nous utilisons tous les jours, pour faciliter le travail des pilotes et des autres membres de l'industrie de l'aviation.

La présidente: Merci beaucoup, madame Leitch.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Je dirai seulement qu'on ne peut pas prévoir la conclusion d'une étude à l'avance, ce n'est pas ainsi qu'on mène une étude. Cette étude doit porter sur la façon d'améliorer la récupération et non sur une solution en particulier.

La présidente: Merci, monsieur Graham.

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

La présidente: Je vous remercie tous infiniment.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>