



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

À L'APPUI DES ÉCOLES DE PILOTAGE AU CANADA

**Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités**

L'honorable Judy A. Sgro, présidente

**AVRIL 2019
42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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 : www.noscommunes.ca

**À L'APPUI DES ÉCOLES DE PILOTAGE
AU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

AVRIL 2019

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Kelly Block

Robert Aubin

MEMBRES

Vance Badawey

Terry Beech (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Ken Hardie

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Ron Liepert

Marco Mendicino (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Churence Rogers

Marc Serré (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Gagan Sikand

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Colin Carrie

Jim Eglinski

Ted Falk

Stephen Fuhr

Joël Godin

David de Burgh Graham

Hon. K. Kellie Leitch

Dane Lloyd

Pierre Nantel

Scott Simms

Borys Wrzesnewskyj

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Marie-France Lafleur

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

VINGT-NEUVIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 novembre 2018, le Comité a étudié M-177, les défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
À L'APPUI DES ÉCOLES DE PILOTAGE AU CANADA.....	7
Introduction.....	7
Formation au pilotage au Canada.....	8
Principaux défis à relever pour fournir des pilotes à l'industrie.....	10
Pénurie d'instructeurs de vol.....	11
Groupes sous-représentés.....	15
Service aux collectivités éloignées et du Nord.....	18
Mise à jour des modèles pédagogiques.....	20
Adoption de nouvelles technologies.....	21
Règlements et programmes fiscaux.....	22
Appui aux écoles de pilotage.....	24
Appui aux étudiants.....	27
Maintien au pays des étudiants étrangers.....	30
Sécurité et santé publique.....	31
Conclusion.....	32
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	35
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES.....	39
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.....	41
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA.....	43
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA.....	47

SOMMAIRE

Le trafic mondial de passagers aériens augmente et la demande pour des pilotes qualifiés dépasse la capacité de formation actuelle. Le Canada et le monde font face à une pénurie de pilotes qui n'affecte pas seulement l'aviation commerciale, mais aussi les forces armées, de même que les communautés éloignées qui dépendent du transport aérien pour leur approvisionnement en aliments, en médicaments et pour d'autres produits. Pour examiner cet enjeu, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a étudié les défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada.

Les témoignages des parties prenantes représentant divers secteurs de l'industrie aéronautique ont permis aux membres de dresser un portrait des grands enjeux auxquels font face les écoles de pilotage au Canada. Le Comité a également identifié des politiques qui s'adresseront à ces défis pour appuyer et favoriser la croissance de l'industrie canadienne de la formation au pilotage.

Les témoins ont identifié la pénurie d'instructeurs de vol, la sous-représentation des femmes et des Autochtones parmi les pilotes canadiens, de même que l'appui insuffisant aux exploitants aériens dans les collectivités éloignées et du Nord comme étant les principaux enjeux auxquels font face les écoles de pilotage. Le Comité recommande des mesures incitatives pour promouvoir l'instruction de vol en tant que carrière, des activités de sensibilisation visant les groupes sous-représentés, ainsi que des initiatives ciblées pour appuyer les opérations de vol dans les régions éloignées et nordiques.

Cette étude a également révélé des obstacles à l'utilisation de nouvelles technologies en formation au pilotage, de même que certains défis réglementaires et fiscaux auxquels font face les écoles de pilotage au Canada. Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'appuyer le développement de nouvelles technologies, de même qu'une modernisation réglementaire pour permettre l'utilisation appropriée de ces technologies durant la formation au pilotage.

Les considérations financières sont un obstacle important tant pour les étudiants potentiels que pour les écoles de pilotage. Le Comité recommande une augmentation du soutien aux écoles de pilotage pour les aider à faire face à des coûts d'immobilisations élevés, de même qu'un financement accru dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Le Comité recommande

également des changements aux programmes d'aide financière existants afin d'assurer l'admissibilité de la formation au pilotage pour des fins d'emploi.

Certains témoins ont soulevé l'enjeu du maintien au pays des étudiants étrangers, de même que des préoccupations quant à la sécurité et aux conditions de travail des nouveaux pilotes. Le Comité recommande un processus d'immigration simplifié pour les pilotes étrangers, en particulier les diplômés d'écoles de pilotage canadiennes. Le Comité recommande également un examen de la surveillance réglementaire en ce qui concerne les opérations aéronautiques qui dépendent fortement des pilotes récemment diplômés, afin d'assurer la sécurité de ces pilotes et de leurs passagers.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les intervenants concernés, notamment les compagnies aériennes, le secteur général de l'aviation, les exploitants d'écoles de pilotage, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux et les communautés autochtones, élabore des politiques visant à appuyer et à favoriser la croissance de l'industrie canadienne de la formation au pilotage..... 11

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, incite les pilotes à devenir instructeurs de vol et envisage la possibilité de mettre en œuvre des mesures incitatives, comme des crédits d'impôt pour les pilotes d'expérience, de même que des programmes d'exonération du remboursement des prêts pour les pilotes nouvellement diplômés, et que la portée du Programme de stages pratiques pour étudiants soit elle aussi élargie pour inclure la formation d'instructeur de vol. 14

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, appuie les activités de sensibilisation visant à inciter les groupes sous-représentés comme les vétérans, les femmes et les Autochtones à envisager de faire carrière dans l'industrie aéronautique, en misant sur des projets comme Economic Security for Women through Aviation. 17

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada augmente le soutien offert aux écoles de pilotage dans les collectivités éloignées et nordiques en offrant des programmes de sensibilisation ciblés et des mesures économiques incitatives pour aider les nouvelles écoles et les écoles existantes à assumer les coûts des immobilisations de même qu'en établissant des lignes directrices sur la formation propres aux opérations de vol dans les régions nordiques et des programmes d'exonération du remboursement des prêts pour les nouveaux pilotes travaillant pour des exploitants du Nord. 19

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour modifier le régime d'instruction en vol actuel, qui est fondé sur les heures, et favorise le recours aux méthodes de formation axée sur les compétences comme principale référence pour l'achèvement de la formation. 21

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada appuie le développement de nouvelles technologies pour la formation au pilotage, comme les dispositifs d'entraînement au vol, les aéronefs électriques et les biocarburants 22

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada modernise le règlement en vigueur sur la formation au pilotage pour autoriser, lorsque cela est approprié, l'utilisation de nouvelles technologies pour la formation au pilotage. 22

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada collabore avec les autorités provinciales et territoriales pour mettre sur pied, lorsqu'il est sûr et approprié de le faire, des exemptions à l'exigence voulant qu'une tierce partie forme les instructeurs de vol..... 24

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, augmente le soutien offert aux écoles de pilotage du Canada et mette en œuvre des mesures économiques incitatives pour les aider à assumer les coûts élevés des immobilisations associées à la création, à l'exploitation et à l'expansion, et qu'il augmente le financement offert dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires afin de tenir compte des recommandations formulées en 2015 par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*..... 27

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada considère l'instauration pour les écoles de pilotages d'un amortissement supplémentaire temporaire de 100 % pour certains biens en capital afin qu'elles puissent amortir le coût d'équipement tel que les simulateurs de vol et les appareils de formation. 27

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales, prenne les mesures suivantes pour appuyer les étudiants qui suivent la formation au pilotage :

- A. modifier les modalités du Programme canadien de prêts aux étudiants afin que le temps de vol soit considéré comme du temps de formation aux fins de l'admissibilité aux prêts;**
- B. élargir la portée du Programme de stages pratiques pour étudiants pour qu'il soit aussi offert à ceux qui suivent la formation au pilotage pour les fins d'emploi;**
- C. étendre l'Allocation pour études et formation d'Anciens Combattants Canada à la formation au pilotage pour des fins d'emploi;**

D. mettre en œuvre des programmes d'aide financière ou modifier les programmes existants pour aider les étudiants à assumer les frais élevés liés à la formation au pilotage, en élargissant les critères d'admissibilité pour qu'ils tiennent compte du rôle clé joué par la formation donnant lieu à l'obtention d'une licence de pilote privé dans la formation des pilotes professionnels. 29

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada établisse un cadre clair en vue de simplifier et de favoriser l'immigration des pilotes étrangers, plus particulièrement les étudiants internationaux ayant obtenu un diplôme d'une école de pilotage au Canada. 31

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada examine les niveaux actuels de surveillance réglementaire dans l'industrie aéronautique, plus particulièrement en ce qui concerne les activités qui dépendent fortement des pilotes récemment diplômés. 32



À L'APPUI DES ÉCOLES DE PILOTAGE AU CANADA

INTRODUCTION

D'après [Statistique Canada](#), le trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens a augmenté de 20 % entre 2013 et 2017. De nombreux observateurs de l'industrie prévoient que le trafic aérien mondial continuera d'augmenter au cours des prochaines années, et l'accroissement de la demande de vols s'accompagnera nécessairement d'une augmentation de la demande de pilotes qualifiés. Les prévisions de l'industrie, qui ont été citées par Ottawa Aviation Services¹, indiquent que d'ici 2036, il faudra 620 000 pilotes dans le monde, dont 80 % n'ont pas encore été formés. À titre de comparaison, selon le document [Perspectives sur la demande de pilotes de ligne](#), publié par CAE, il y avait environ 290 000 pilotes de ligne actifs à l'échelle mondiale en 2017².

Selon le [Rapport d'information sur le marché du travail](#) publié en mars 2018 par le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA)³, moins de 1 200 nouvelles licences de pilote professionnel sont délivrées chaque année au Canada. De plus, une bonne partie des licences canadiennes (près de la moitié en 2015) sont délivrées à des étudiants étrangers, et seulement 70 % des pilotes choisissent de demeurer dans l'industrie aéronautique. Par conséquent, moins de 500 nouveaux pilotes deviennent disponibles pour l'industrie aéronautique canadienne chaque année.

Puisque la demande de pilotes augmente, le CCAA prévoit que le Canada connaîtra une pénurie de près de 3 000 pilotes d'ici 2025. De plus, ce nombre ne tient pas compte de la [nouvelle réglementation sur la gestion de la fatigue des équipages de conduite](#), qui a été annoncée le 12 décembre 2018 par Transports Canada. Celle-ci devrait donner lieu à

1 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, [Ottawa Aviation Services](#) (mémoire).

2 Ces perspectives ont également été citées dans TRAN, *Témoignages* : [Joseph Armstrong](#) (vice-président et directeur général, CAE) et [Ottawa Aviation Services](#) (mémoire).

3 Ce rapport a également été cité dans TRAN, *Témoignages* : [Daniel-Robert Gooch](#) (président, Conseil des aéroports du Canada); et [Suzanne Kearns](#), professeure agrégée en géographie et aviation, Université de Waterloo, à titre personnel (mémoire).



une augmentation du nombre de pilotes requis, compte tenu des nouvelles limites imposées quant au temps de vol et au temps de service⁴.

Une pénurie de pilotes pose d'importants risques pour les nombreuses collectivités éloignées du pays, plus particulièrement celles du Nord, qui dépendent du transport aérien pour la livraison d'aliments, de médicaments et de produits variés. Dans un rapport publié en 2017, intitulé [Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord](#), le vérificateur général du Canada a recensé 117 collectivités éloignées du Nord pour lesquelles le seul mode de transport fiable toute l'année était le transport aérien.

La pénurie de pilotes ne touche pas seulement le secteur de l'aviation civile. Comme le vérificateur général l'a indiqué dans un [rapport](#) publié à l'automne 2018, l'Aviation royale canadienne, entre avril 2016 et mars 2018, a perdu 40 pilotes de chasse qualifiés et a seulement pu en former 30 nouveaux.

C'est dans ce contexte, que le [28 novembre 2018](#), la Chambre des communes a adopté la motion suivante :

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités reçoive instruction d'entreprendre une étude sur les écoles de pilotage au Canada, et qu'il soit chargé : (i) de cerner les défis que doivent relever les écoles de pilotage pour fournir des pilotes formés à l'industrie, (ii) d'établir si l'infrastructure à la disposition des écoles de pilotage répond aux besoins de ces dernières et à ceux des collectivités où elles sont situées; et que le Comité présente son rapport final au plus tard sept mois après l'adoption de la présente motion.

Entre le 29 novembre 2018 et le 19 février 2019, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité) a tenu huit réunions sur cette question. Il a entendu 26 témoins et reçu 13 mémoires.

FORMATION AU PILOTAGE AU CANADA

Une bonne part de l'infrastructure de formation au pilotage du Canada a été établie pendant la Seconde Guerre mondiale, dans le cadre du [Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique](#). L'accord a été signé en décembre 1939 et est demeuré en vigueur jusqu'au 31 mars 1945. Pendant cette période, 151 écoles ont été créées

4 Les répercussions prévues des nouvelles règles ont été abordées dans le [Rapport d'information sur le marché du travail](#) du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (mars 2018, p. 7); elles ont également été rapportées au Comité par [Glenn Priestley](#) (directeur exécutif, Northern Air Transport Association (NATA)) le 4 décembre 2018, quoique, en raison de difficultés techniques, ce témoignage n'a pas été enregistré.

partout au Canada; elles ont formé plus de 130 000 membres d'équipage de la Grande-Bretagne, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Canada. Plus de 100 aérodromes et terrains d'atterrissage d'urgence ont été construits sur cinq ans, tandis que les infrastructures existantes, elles, ont été grandement améliorées et modernisées. Bon nombre d'entre elles sont d'ailleurs toujours utilisées aujourd'hui.

À l'heure actuelle, les unités de formation au pilotage du Canada sont régies par Transports Canada, conformément aux dispositions de la [Loi sur l'aéronautique](#) et du [Règlement de l'aviation canadien](#) (RAC). Le RAC énonce les exigences que doivent respecter les écoles de formation au pilotage, y compris les critères relatifs aux instructeurs, à l'immatriculation et à la maintenance des aéronefs ainsi qu'aux opérations de formation au pilotage, comme la planification des routes et la production de rapports.

Les unités de formation au pilotage peuvent prendre diverses formes. Certaines sont affiliées à une université ou à un collège agréé par une province et offrent la formation dans le cadre d'un programme d'études postsecondaires. D'autres offrent des programmes de formation intégrés en collaboration avec une compagnie aérienne afin de mener plus directement les pilotes potentiels vers les postes de pilotage des avions de ligne commerciaux et d'offrir aux compagnies aériennes un accès plus direct à de nouveaux pilotes.

En date du 5 avril 2019, [Transports Canada](#) avait recensé 360 unités de formation au pilotage au pays. Chaque unité peut offrir une gamme de cours ou de programmes, comme la voltige, divers cours intégrés, des qualifications multimoteurs, des licences de pilote privé, des licences de pilote de loisir et plusieurs autres. De ces 360 unités de formation au pilotage, 175 offrent de la formation pour l'obtention d'une licence de pilote professionnel, et 139 offrent des programmes de qualification d'instructeur de vol.

Au Canada, une voie possible pour devenir pilote professionnel consiste à suivre, dans une école de pilotage agréée, un cours de formation intégré en vue de l'obtention d'une licence de pilote professionnel – avion/qualification de vol aux instruments (CPL(A)/IR). Habituellement, ce cours dure 18 mois. Selon l'[Association du transport aérien du Canada](#) (ATAC) et [Ottawa Aviation Services](#), le coût moyen d'un tel programme se situe entre 75 000 et 90 000 \$.

Par la suite, les pilotes doivent obtenir une licence de pilote de ligne pour pouvoir travailler comme commandant de bord pour une compagnie aérienne régionale ou nationale. Conformément à l'[article 421.34 du RAC](#), pour ce faire, ils doivent avoir accumulé 1 500 heures de vol et passé trois examens écrits. Plusieurs pilotes acquièrent



cette expérience en travaillant comme instructeur de vol; ils doivent par conséquent obtenir leur qualification d'instructeur, et donc, payer des droits de scolarité supplémentaires. Selon l'[ATAC](#), le coût de cette formation s'élève à environ 10 000 \$.

PRINCIPAUX DÉFIS À RELEVER POUR FOURNIR DES PILOTES À L'INDUSTRIE

« Ce problème au Canada ne va pas se régler tout seul [...] Des formations appropriées doivent être mises au point pour le recrutement et la sélection d'étudiants pour maximiser le succès des investissements. Ces investissements favorisent et augmentent la représentation des femmes, des Autochtones et des minorités dans l'industrie, offrent des options de financement, dont de l'aide gouvernementale, mobilisent une masse critique de ressources et d'infrastructures pour offrir de la formation à jour et des pratiques solides en matière de sécurité et répondent aux exigences de l'industrie de l'aviation mondiale. »

[Richard Foster](#), vice-président, L3 Technologies

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont chacun donné leur point de vue quant aux principaux défis auxquels font face en ce moment les écoles de pilotage. Malgré quelques divergences d'opinions en ce qui concerne les solutions possibles, tous les témoins ont convenu que le Canada est aux prises avec une pénurie de pilotes et qu'il faut prendre des mesures pour accroître la capacité des écoles de pilotage de fournir un plus grand nombre de pilotes qualifiés à l'industrie aéronautique.

Certains témoins ont proposé d'élaborer une stratégie nationale afin de s'attaquer à ce problème. Le propriétaire de Central North Airways et haut dirigeant du Central North Flying Club, [Michael Rocha](#), a insisté sur l'importance de tenir compte des besoins du secteur général de l'aviation dans cette stratégie et d'éviter une approche axée uniquement sur les compagnies aériennes. Le vice-président de L3 Technologies, [Richard Foster](#), a déclaré au Comité qu'une stratégie nationale doit viser le long terme et que les principales compagnies aériennes, l'industrie aéronautique dans son ensemble et le gouvernement devraient tous participer à son élaboration.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les intervenants concernés, notamment les compagnies aériennes, le secteur général de l'aviation, les exploitants d'écoles de pilotage, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux et les communautés autochtones, élabore des politiques visant à appuyer et à favoriser la croissance de l'industrie canadienne de la formation au pilotage.

Les sections qui suivent présentent les principales difficultés, telles qu'exposées par les témoins, nuisant en ce moment à la capacité des écoles de pilotage du Canada de fournir des pilotes à l'industrie. Elles proposent également des solutions en vue de remédier à la pénurie de pilotes.

Pénurie d'instructeurs de vol

« L'incapacité à entraîner un nombre suffisant de pilotes est exacerbée lorsque les instructeurs de vol se voient offrir des emplois avec des transporteurs aériens seulement après quelques mois d'instruction. Les instructeurs de vol expérimentés constituent déjà une ressource très rare, ce qui rend difficile le développement et la supervision des nouveaux instructeurs de vol. Les écoles de pilotage à travers le pays rapportent un grand nombre de personnes désirant débiter leur entraînement en vol, mais qui se voit finalement retrancher en raison de la pénurie d'instructeurs de vol. »

Ottawa Aviation Services (mémoire), p. 9.

De nombreux témoins ont indiqué que s'il est difficile de s'attaquer à la pénurie de pilotes, c'est en grande partie parce qu'on peine à trouver suffisamment d'instructeurs de vol qualifiés⁵. La pénurie actuelle force les compagnies aériennes à embaucher de nouveaux pilotes avant qu'ils aient l'occasion de servir un nombre important d'heures comme instructeurs. Cette situation a causé une pénurie d'instructeurs ayant de l'expérience et créé un cycle qui ne fait qu'exacerber les difficultés auxquelles sont

5 TRAN, *Témoignages* : [Caroline Farly](#) (chef pilote et instructrice en chef, Aéro Loisirs); [Martin Hivon](#) (président et chef instructeur de vol, Aviation MH); [Cedric Paillard](#) (président-directeur général, Ottawa Aviation Services (OAS)); et [Priestley](#) (NATA).



confrontées les écoles de pilotage en ce qui concerne la formation de nouveaux pilotes. Comme l'a déclaré le directeur de l'école de pilotage du Southern Interior Flight Centre de Carson Air, [Marc Vanderaegen](#), « [c]omme 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 ».

À cette difficulté s'ajoute la nécessité de trouver des pilotes-examineurs, qui s'occupent des essais en vol pour le compte de Transports Canada. Les pilotes-examineurs qui peuvent octroyer des licences de pilote privé ou professionnel doivent être titulaires d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 ou de classe 2 et avoir accumulé au moins 1 000 heures d'expérience en formation au pilotage⁶. Selon [Mike Doiron](#), agent de la sécurité aérienne, EVAS Air Charters, Gander Flight Training Aerospace, Transports Canada prend énormément de temps pour assurer la formation des pilotes-examineurs. Il s'agit d'un processus auquel, selon lui, « on devrait consacrer normalement de deux à trois journées d'activités ciblées », mais qui, en ce moment, prend de six à douze mois.

Les pilotes-examineurs doivent également avoir de l'expérience en tant que pilotes de ligne⁷, ce qui limite le nombre d'examineurs disponibles qui peuvent accréditer les instructeurs. Selon [Caroline Farly](#), chef pilote et instructrice en chef pour Aéro Loisirs, il faut donner un préavis de deux mois pour organiser un examen d'instructeur de vol avec Transports Canada. Qui plus est, Transports Canada ne donne pas de rendez-vous définitif pour un tel examen, et le préavis de deux mois se répète si l'examen doit être reporté.

Les témoins ont fait plusieurs propositions au Comité en vue d'aborder la pénurie d'instructeurs de vol. La majorité d'entre eux estimaient qu'il serait souhaitable de mettre en place un régime d'exonération du remboursement des prêts⁸ pour les pilotes travaillant comme instructeurs de vol pendant une période donnée⁹. [Robin Hadfield](#),

6 TRAN, *Témoignages* : [Mike Doiron](#) (agent de la sécurité aérienne, EVAS Air Charters, Gander Flight Training Aerospace).

7 Transports Canada, [Manuel du pilote examinateur](#), sixième édition, mars 2017, article 3.7(g).

8 L'exonération du remboursement des prêts, tout comme le programme [d'exonération de remboursement du prêt d'études pour les médecins de famille et le personnel infirmier](#), permet de réduire ou d'éliminer la partie d'un prêt d'études assumée par le gouvernement, pourvu que le diplômé travaille dans un secteur ou un domaine en particulier pendant une période donnée.

9 TRAN, *Témoignages* : [Judy Cameron](#) (capitaine à la retraite), Air Canada, directrice, Northern Lights Aero Foundation, à titre personnel); [Suzanne Kearns](#) (professeure agrégée en géographie et aviation, Université de Waterloo, à titre personnel); [Ottawa Aviation Services](#) (mémoire); [Terri Super](#) (directrice générale, Super T Aviation); et [Marc Vanderaegen](#) (directeur de l'école de pilotage, Southern Interior Flight Centre, Carson Air).

l'une des administratrices de The Ninety-Nines, Inc., International Organization of Women Pilots et la gouverneure de la Section de l'Est du Canada de cette organisation, a proposé que l'exonération commence à 40 % du prêt étudiant pour les diplômés ayant travaillé pendant deux ans comme instructeurs. Comme plusieurs témoins l'ont mentionné, un système semblable existe déjà pour les professionnels de la santé qui travaillent dans les régions éloignées¹⁰.

Toutefois, [Judy Cameron](#), ancienne pilote d'Air Canada à la retraite et directrice de la Northern Lights Aero Foundation (qui a témoigné à titre personnel), a déclaré qu'un régime d'exonération du remboursement des prêts devrait éviter d'inciter les pilotes à fournir des renseignements trompeurs sur leur santé mentale ou physique. Les pilotes doivent régulièrement se soumettre à des examens médicaux pour conserver leur licence, et s'ils n'obtiennent pas un certificat médical favorable, ils peuvent se retrouver sans emploi. Un pilote qui compte sur un programme d'exonération du remboursement des prêts pour s'acquitter d'une dette d'études pourrait donc décider de ne pas divulguer ou traiter un problème de santé physique ou mentale afin de conserver son certificat médical favorable jusqu'à ce qu'il termine le temps de service requis aux termes du programme d'exonération du remboursement des prêts. [M^{me} Cameron](#) a proposé d'établir un régime d'assurance qui permettrait à un pilote d'éviter de devoir rembourser de 75 000 à 100 000 \$ s'il perd sa licence pour des raisons médicales.

« Un manque d'instructeurs finira par contribuer à la pénurie de futurs pilotes. »

[Judy Cameron](#), à titre personnel

Il est également difficile d'inciter les pilotes à devenir instructeurs de vol en raison de la perception au sein de l'industrie, car les gens croient qu'il s'agit d'emplois de premier niveau peu rémunérés¹¹. Le président de Conseil Canada de l'Air Line Pilots Association International, le [capitaine Dan Adamus](#), a déclaré au Comité que puisque le travail d'instructeur est « considéré comme un emploi de premier niveau, il n'y a que peu de raisons de continuer à enseigner plus longtemps que nécessaire ».

10 TRAN, *Témoignages* : [Heather Bell](#) (présidente du conseil d'administration, British Columbia Aviation Council); [Robin Hadfield](#) (administratrice, Conseil d'administration international, gouverneure, Section de l'Est du Canada, The Ninety-Nines, Inc., International Organization of Women Pilots); et [Terri Super](#) (Super T Aviation).

11 TRAN, *Témoignages* : [Cameron](#) (à titre personnel); [Farly](#) (chef pilote et instructrice en chef, Aéro Loisirs); et [Hadfield](#) (The Ninety-Nines, Inc.).



Le président-directeur général d'Ottawa Aviation Services, [Cedric Paillard](#), a laissé entendre que le soutien fourni par le gouvernement fédéral pourrait inciter des pilotes à devenir instructeurs de vol. Ce soutien pourrait comprendre certains changements réglementaires visant à aider les pilotes de ligne à travailler comme instructeurs à temps partiel. Plusieurs témoins ont également mentionné que les emplois d'instructeurs de vol peuvent être particulièrement attrayants pour les pilotes qui veulent entretenir un meilleur équilibre entre leur vie professionnelle et leur vie personnelle, car cela leur permet de rentrer à la maison chaque soir¹².

[M. Vanderaegen](#) a proposé d'offrir des subventions pour la formation d'instructeur, tandis que [M^{me} Hadfield](#) a suggéré que les pilotes d'expérience puissent toucher un revenu libre d'impôt pour les inciter à travailler comme instructeurs. Le [capitaine Adamus](#) a laissé entendre qu'il faut apporter des changements à l'échelle de l'industrie pour ce qui est de l'ancienneté afin que les pilotes puissent conserver celle-ci même s'ils changent d'employeur. De cette manière, les pilotes d'expérience pourraient travailler comme instructeurs de vol, tout en conservant leur niveau salarial antérieur. Toutefois, [Suzanne Kearns](#), professeure agrégée en géographie et aviation à l'Université de Waterloo, qui a comparu à titre personnel, a estimé que l'ancienneté n'est pas un enjeu qui touche l'ensemble de l'industrie, car seules les compagnies aériennes fonctionnent par ancienneté.

Le vice-président de l'Association du transport aérien du Canada, [Darren Buss](#), a informé le Comité que son association a reçu de la rétroaction positive de l'industrie et du gouvernement sur une proposition consistant à élargir la portée du [Programme de stages pratiques pour étudiants](#) afin qu'il s'applique aussi aux étudiants qui désirent devenir instructeurs de vol. [M. Buss](#) a déclaré ce qui suit : « On pourrait ainsi augmenter le nombre d'instructeurs de vol disponibles et, par conséquent, la capacité du Canada de former davantage de pilotes [...] mais [cela] n'a pas encore été [mis] en œuvre. »

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, incite les pilotes à devenir instructeurs de vol et envisage la possibilité de mettre en œuvre des mesures incitatives, comme des crédits d'impôt pour les pilotes d'expérience, de même que des programmes d'exonération du remboursement des prêts pour les pilotes nouvellement diplômés, et que la portée du Programme de stages pratiques pour étudiants soit elle aussi élargie pour inclure la formation d'instructeur de vol.

12 TRAN, *Témoignages* : [Cameron](#) (à titre personnel); [Kearns](#) (à titre personnel); et [Farly](#) (Aéro Loisirs).

Groupes sous-représentés

« [U]n des plus grands défis auxquels se heurtent les écoles de pilotage, c'est en réalité d'attirer des femmes. »

Judy Cameron, à titre personnel

« Je recommande vivement au Comité d'envisager un investissement dans nos infrastructures qui ne se limiterait pas aux seules considérations liées à l'aviation. Nous pourrions ainsi non seulement accroître la participation des Autochtones pour contribuer à remédier à la grave pénurie de pilotes, mais aussi favoriser le mieux-être socioéconomique des collectivités autochtones de tout le pays. »

Jo-Anne Tabobandung,
Chef instructrice de vol et directrice de l'aviation,
First Nations Technical Institute

Selon M^{me} Cameron, les femmes ne représentent pas plus de 5 % des pilotes de ligne dans le monde. Au Canada, le Rapport d'information sur le marché du travail du CCAA indique que les femmes représentent 7 % des pilotes. Comme l'a mentionné la fondatrice et présidente d'Elevate Aviation, Kendra Kincade, son organisation a reçu des fonds de Condition féminine Canada pour entreprendre un projet de trois ans visant à déterminer pourquoi les femmes qui visent la sécurité économique ne se tournent pas vers une carrière dans le secteur de l'aviation. Les résultats de l'enquête étaient encore en cours de compilation et aucune conclusion n'était disponible au moment de la rédaction du présent rapport.

Des témoins ont également souligné que les Autochtones sont sous-représentés parmi les pilotes canadiens, et ce, même si les jeunes Autochtones sont le groupe qui connaît la croissance démographique la plus rapide au pays¹³. Selon la chef instructrice de vol et directrice de l'aviation du First Nations Technical Institute, Jo-Anne Tabobandung, la manière la plus efficace de remédier à la pénurie de pilotes est de former plus de pilotes autochtones.

13 TRAN, *Témoignages* : Bell (British Columbia Aviation Council); et Hadfield (The Ninety-Nines, Inc.).



M. Paillard a indiqué que la sous-représentation des femmes et des Autochtones dans l'industrie aéronautique est un cercle vicieux, mais surtout, un enjeu de marketing. Selon lui, la sous-représentation de ces groupes est, en soi, la principale raison pour laquelle ceux qui en font partie ne souhaitent pas se joindre à l'industrie. Plusieurs témoins étaient du même avis et ont indiqué que pour accroître la diversité parmi les pilotes canadiens, il faut renseigner davantage les membres de ces groupes sur l'industrie et mieux faire connaître les modèles inspirants au sein de celle-ci grâce à divers programmes de sensibilisation et de mentorat¹⁴. Lorsqu'on lui a demandé ce que le Comité pourrait faire pour appuyer ces efforts, M^{me} Kincade a répondu qu'en plus d'accroître le financement, « [i]l serait donc merveilleux d'informer les gens sur l'existence de ces organismes ».

« Les femmes dans l'aviation doivent être plus visibles et démontrer leur capacité, leur crédibilité et leur passion pour le pilotage. »

Judy Cameron, à titre personnel

« Il n'y a pas assez de femmes. C'est simple. Une fois encore, nous pouvons faciliter les choses en sensibilisant davantage les élèves des écoles secondaires, en mettant en lumière des femmes qui ont réussi et qui pourraient servir de modèle, en préparant des trousseaux à l'intention des services d'orientation et des enseignants — y compris avec des exemples de femmes pilotes qui ont de brillantes carrières — et en organisant des journées d'orientation présentées par des femmes pilotes professionnelles. »

Robin Hadfield,
administratrice du Conseil d'administration international,
gouverneure de la Section de l'Est du Canada, The Ninety-Nines, Inc.,
International Organization of Women Pilots

14 TRAN, *Témoignages* : Cameron (à titre personnel); Hadfield (The Ninety-Nines, Inc.); Kendra Kincade (fondatrice et présidente, Elevate Aviation); Priestley (NATA); et Jo-Anne Tabobandung (chef instructrice de vol et directrice de l'aviation, First Nations Technical Institute).

Plusieurs témoins ont également appuyé l'idée d'accorder un soutien aux programmes d'enseignement holistique et du domaine des STIM¹⁵ pour accroître l'intérêt à l'égard de l'industrie aéronautique dans son ensemble¹⁶. Comme l'indique Mme Kearns dans son [mémoire](#), ces programmes aident à accroître le maintien en poste au sein de l'industrie. Comme elle l'a expliqué, les jeunes professionnels qui ont suivi une formation holistique sont plus susceptibles de choisir d'exercer une profession parallèle au sein de la même industrie s'ils optent pour un autre cheminement professionnel.

Selon [M^{me} Cameron](#) et [M^{me} Kearns](#), des programmes d'aviation liés au domaine des STIM devraient être offerts au secondaire, et même au primaire. Toutefois, [M^{me} Hadfield](#) a fait valoir que les efforts devraient être axés sur les élèves du secondaire, car les parents d'enfants plus jeunes risquent de dissuader ces derniers d'exercer un jour le métier de pilote en raison de leurs propres craintes en matière de sécurité.

De nombreux témoins ont convenu que la meilleure manière de promouvoir les carrières dans l'industrie aéronautique est de faire participer les jeunes à des vols. [M^{me} Cameron](#) et le [capitaine Adamus](#) étaient tous deux enthousiastes lorsqu'ils ont mentionné que l'une des façons d'intéresser les enfants à l'aviation est de les inviter à visiter le poste de pilotage d'un avion. Même s'il n'est plus possible de le faire en raison des procédures de sécurité rigoureuses mises en place à la suite de l'attentat au World Trade Centre en 2001, les deux témoins ont manifesté leur intérêt à l'égard d'un processus de vérification de sécurité préétabli pour rétablir, dans une certaine mesure, cette activité.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, appuie les activités de sensibilisation visant à inciter les groupes sous-représentés comme les vétérans, les femmes et les Autochtones à envisager de faire carrière dans l'industrie aéronautique, en misant sur des projets comme Economic Security for Women through Aviation.

15 Science, technologie, ingénierie et mathématiques.

16 TRAN, *Témoignages* : [Cameron](#) (à titre personnel); [Hadfield](#) (The Ninety-Nines, Inc.); [Kearns](#) (à titre personnel); et [Gary Ogden](#) (directeur général, Go Green Aviation).



Service aux collectivités éloignées et du Nord

« Les exploitants du Nord ont toujours été confrontés à des défis uniques qui sont très différents de ce qui se passe dans l’aviation du sud du Canada. L’attraction, le recrutement et le maintien en poste d’équipages de conduite adéquats, y compris le personnel de maintenance, constituent un défi constant. »

Glenn Priestley, directeur exécutif, Northern Air Transport Association

Le Comité a appris que le processus d’avancement accéléré offert aux pilotes nouvellement diplômés a d’importantes répercussions dans les collectivités nordiques et éloignées. Dans son mémoire, M^{me} Kearns a souligné que par le passé, les nouveaux pilotes devaient observer une étape de « cumul d’heures » dans leur carrière, et gagner un salaire relativement modeste pendant deux à cinq ans, pour acquérir de l’expérience avant de postuler pour des emplois comme pilotes de ligne ou en aviation d’affaires. Les exploitants des collectivités nordiques et éloignées offrent diverses occasions d’accumuler ces heures, notamment en travaillant comme instructeur de vol ou en appuyant diverses activités, comme les évacuations médicales, la lutte contre les incendies et les levés aériens.

Étant donné que l’intervalle entre l’obtention du diplôme et l’obtention d’un emploi au sein d’une compagnie aérienne diminue, de moins en moins de pilotes peuvent participer aux opérations dans les régions nordiques et éloignées. Selon le mémoire présenté par la Northern Air Transport Association, les conséquences de cette situation se feront sentir encore plus fortement à l’avenir, compte tenu du vieillissement de la population dans les collectivités éloignées, qui donnera lieu à un accroissement des besoins en matière de transport.

Le directeur exécutif de la Northern Air Transport Association, Glenn Priestley, a également insisté sur le fait que les pilotes qui volent dans le Nord ont besoin de formation supplémentaire spécialisée pour s’habituer aux conditions particulières, notamment l’utilisation d’aéronefs équipés de moteurs à turbine, souvent sur des pistes d’atterrissage courtes et non asphaltées, ou encore d’hydravions ou d’avions équipés de skis. Les coûts de cette formation supplémentaire sont amortis en fonction de la période de maintien en poste prévue, qui continue de raccourcir.

Selon [M. Priestley](#), il faut également établir des normes de formation sectorielles pour les pilotes du Nord. Il a expliqué qu'en ce moment, la formation est surtout axée sur les conditions du Sud et qu'elle vise d'abord les futurs pilotes de ligne, ce qui, à son avis, ne contribue en rien à préparer les étudiants aux réalités opérationnelles du Nord. Qui plus est, cette situation pourrait également détourner des pilotes qui, autrement, auraient choisi de devenir instructeurs de vol, par exemple, au lieu de faire carrière au sein d'une compagnie aérienne¹⁷.

[M^{me} Kearns](#) et [M^{me} Cameron](#) ont recommandé l'établissement d'un programme d'exonération du remboursement des prêts pour les nouveaux pilotes qui travaillent pendant une période donnée dans le Nord. Elles ont également proposé la mise en œuvre d'un programme de prêts de démarrage propre au Nord et de mesures économiques incitatives pour les nouvelles écoles de pilotage afin d'offrir des prêts à faible taux d'intérêt pour les aider à assumer les coûts élevés des immobilisations associées à l'expansion. [M^{me} Hadfield](#) a également fait valoir qu'on devrait augmenter le nombre d'écoles de pilotage dans les régions éloignées pour accroître le nombre de pilotes autochtones.

Dans le [mémoire](#) qu'il a présenté au Comité, M. William Baird, qui habite une collectivité adjacente à l'aéroport international d'Ottawa, a recommandé l'établissement de lignes directrices fédérales pour favoriser le recours aux aéroports ruraux et l'investissement dans ces aéroports afin de réduire le bruit et les risques de collision au-dessus des régions densément peuplées.

Enfin, dans son [mémoire](#), la Northern Air Transport Association recommande la mise en place d'un comité de l'infrastructure, de la main-d'œuvre et du perfectionnement des compétences du secteur de l'aviation dans le Nord et les régions éloignées, composé « d'exploitants aériens et d'exploitants aéroportuaires ainsi que de représentants des organismes gouvernementaux concernés et des organisations affiliées ». Ce comité s'occuperait d'évaluer les besoins en aviation dans les régions nordiques et éloignées du Canada et d'élaborer une stratégie de la main-d'œuvre et du développement des compétences.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada augmente le soutien offert aux écoles de pilotage dans les collectivités éloignées et nordiques en offrant des programmes de sensibilisation ciblés et des mesures économiques incitatives pour aider les nouvelles écoles et les

17 TRAN, *Témoignages* : [Gervais](#) (président et chef de la direction, Canadian Owners and Pilots Association (COPA)).



écoles existantes à assumer les coûts des immobilisations de même qu'en établissant des lignes directrices sur la formation propres aux opérations de vol dans les régions nordiques et des programmes d'exonération du remboursement des prêts pour les nouveaux pilotes travaillant pour des exploitants du Nord.

Mise à jour des modèles pédagogiques

« [M]ettre l'accent sur les compétences réelles et non plus sur les heures de formation présente divers avantages. La formation est plus efficace, elle laisse moins d'empreintes carbone et elle est axée sur les compétences réelles. »

Suzanne Kearns,
professeure agrégée en géographie et aviation à l'Université de Waterloo,
à titre personnel

De nombreux changements ont été proposés au Comité en ce qui concerne les modèles de formation et les modèles pédagogiques utilisés par les écoles de pilotage. Le changement le plus fréquemment mentionné était la transition vers la formation axée sur les compétences¹⁸. En ce moment, le modèle de formation prévu dans le RAC est un modèle fondé sur les heures. Cela signifie que les pilotes doivent accumuler un nombre donné d'heures de cours au sol et en vol pour chacune des étapes menant à l'obtention de leur licence. Comme M^{me} Kearns l'a expliqué, la formation axée sur les compétences fait appel à des énoncés des compétences propres à une profession pour déterminer si un étudiant est prêt à passer au prochain niveau.

Comme M. Paillard l'a indiqué, la formation axée sur les compétences est employée avec succès en Europe et au niveau militaire, et les compagnies aériennes appuient elles aussi fermement la transition à ce type de formation. Il a mentionné que même si « quelques » écoles de pilotage au pays essaient de fonctionner ainsi, elles ne peuvent pas travailler en collaboration avec Transports Canada car, pour le moment, cette approche n'est pas compatible avec le régime canadien d'instruction en vol.

M. Buss a également parlé au Comité des discussions en cours entre l'ATAC et Transports Canada au sujet des organismes de formation agréés. Selon lui, ces organismes permettraient à certaines écoles de pilotage préapprouvées de mettre en œuvre des

18 TRAN, *Témoignages* : Armstrong (CAE); Darren Buss (vice-président, Association du transport aérien du Canada (ATAC)); Hivon (Aviation MH); Kearns (à titre personnel); Paillard (OAS); et Priestley (NATA).

programmes de formation différents, comme la formation axée sur les compétences, sans qu'il soit nécessaire de modifier le RAC. Il a expliqué qu'un organisme de formation agréé pourrait présenter un programme à Transports Canada pour approbation et ainsi former plus efficacement des pilotes. Ces derniers, qui seraient formés dans le cadre d'un programme spécialisé approuvé, seraient tenus aux mêmes normes que les pilotes non affiliés à un organisme de formation agréé qui, eux, seraient formés conformément aux exigences en vigueur. [M. Buss](#) a indiqué que Transports Canada a fait preuve d'ouverture à cet égard et travaillerait sur un cadre de ce type depuis plusieurs années¹⁹.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour modifier le régime d'instruction en vol actuel, qui est fondé sur les heures, et favorise le recours aux méthodes de formation axée sur les compétences comme principale référence pour l'achèvement de la formation.

Adoption de nouvelles technologies

Même si la navigation autonome ne représente pas une solution à la pénurie de pilotes dans un avenir rapproché²⁰, le Comité a appris qu'il existe de nombreuses façons d'utiliser les nouvelles technologies pour réduire les coûts et accroître l'efficacité de la formation au pilotage.

« Les simulateurs sont une autre technologie qui change la donne et qui fait défaut dans la plupart des écoles de pilotage parce que leur coût est semblable à celui d'un nouvel avion. »

[Darren Buss](#), vice-président, Association du transport aérien du Canada

Les appareils de formation en vol, couramment appelés simulateurs, peuvent grandement accroître la fréquence de la formation, surtout par comparaison à la formation à bord d'un aéronef. Même si le coût des simulateurs plus complexes est comparable à celui d'un nouvel aéronef, les coûts associés à leur maintenance et à leur

19 En fait, [Transports Canada](#) a établi un cadre pour les organismes de formation agréés pour la formation en maintenance d'aéronefs.

20 TRAN, *Témoignages* : [Kearns](#) (à titre personnel).



exploitation sont moins élevés. De plus, ils contribuent à réduire le bruit et les émissions provenant des carburants et permettent la formation même par mauvais temps²¹.

Pour ces raisons, plusieurs témoins ont proposé de moderniser le RAC pour qu'il tienne compte des nouvelles technologies de formation au pilotage. Comme l'a mentionné la directrice générale de Super T Aviation, [Terri Super](#), dans sa forme actuelle, le RAC limite le cumul de temps aux instruments dans un simulateur ou un dispositif d'entraînement au vol à 10 heures, alors qu'il faut cumuler 25 heures pour obtenir une licence de pilote professionnel. Les témoins ont proposé qu'on autorise les personnes en formation à cumuler plus de temps aux instruments dans un simulateur pour atteindre le nombre d'heures prescrit, ce qui augmenterait l'efficacité des écoles de pilotage²².

Parallèlement, [M. Paillard](#) a déclaré au Comité que les aéronefs électriques pourraient réduire les coûts de carburant et le bruit à proximité des écoles de pilotage, plus particulièrement lors des exercices de décollage et d'atterrissage. Même si [M^{me} Super](#) a souligné que les aéronefs électriques existants ne permettent pas de respecter toutes les exigences de la formation au pilotage en raison de leur charge limitée, elle a néanmoins appuyé le développement de technologies électriques et de biocarburants afin de réduire l'empreinte carbone de la formation au pilotage et les coûts d'exploitation.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada appuie le développement de nouvelles technologies pour la formation au pilotage, comme les dispositifs d'entraînement au vol, les aéronefs électriques et les biocarburants

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada modernise le règlement en vigueur sur la formation au pilotage pour autoriser, lorsque cela est approprié, l'utilisation de nouvelles technologies pour la formation au pilotage.

Règlements et programmes fiscaux

Plusieurs témoins ont parlé des défis liés à certains systèmes de réglementation et programmes fiscaux du gouvernement du Canada. L'un d'eux est l'exigence actuelle

21 TRAN, *Témoignages* : [Buss](#) (ATAC); [Kearns](#) (à titre personnel); [Ogden](#) (GoGreen Aviation); et [Paillard](#) (OAS).

22 TRAN, *Témoignages* : [Bell](#) (British Columbia Aviation Council); [Buss](#) (ATAC); [Kearns](#) (à titre personnel); et [Paillard](#) (OAS).

voulant que la formation d'instructeur de vol, qui est réglementée, soit offerte par un tiers. Cela signifie qu'une école de pilotage ne peut pas former ses propres instructeurs de vol²³. Comme [M^{me} Super](#) l'a mentionné, « [I]a 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. » Des témoins ont mentionné qu'une exemption aux termes de la Subvention canadienne pour l'emploi permettrait d'aborder cet enjeu. Les ententes sur le Fonds canadien pour l'emploi (dont a déjà fait partie la Subvention canadienne pour l'emploi) ont été regroupées dans les [Ententes sur le développement de la main-d'œuvre](#). Même si celles-ci sont fondées sur des principes de base communs, chaque entente a été négociée avec un gouvernement provincial ou territorial. Par conséquent, tout changement à ces principes devrait être négocié avec chaque province et territoire.

En ce qui concerne le plan de tarification du carbone du gouvernement fédéral, plusieurs témoins ont signalé que ce sont nécessairement les étudiants des écoles de pilotage qui devront assumer toute augmentation des coûts d'exploitation de celles-ci²⁴. [Martin Hivon](#), président et chef instructeur de vol d'Aviation MH, a fait la remarque suivante : « [j]e souscris entièrement à ce que j'ai entendu jusqu'à présent. Tous les coûts additionnels seront refilés au client. Dans le cas d'une école de pilotage, le client est l'étudiant. » Cela dit, le vice-président du Kingston Flying Club, [Robert Lavigne](#), a indiqué que la tarification du carbone « ne nous concerne pas en grande partie » et que l'augmentation des coûts associée à cette tarification est si faible qu'elle s'apparente essentiellement à une erreur d'arrondissement.

Les témoins n'étaient toutefois pas aussi catégoriques en ce qui concerne la taxe d'accise fédérale sur le carburant d'aviation. Ainsi, Ottawa Aviation Services estimait, dans son [mémoire](#), que ses dépenses annuelles liées à cette taxe atteindraient près de deux millions de dollars d'ici 2021. [M^{me} Super](#) a préconisé soit une diminution de la taxe fédérale, soit une exemption pour les écoles de pilotage. [M. Paillard](#) a exprimé une opinion semblable, mais il a également proposé que l'on autorise la formation sur les aéronefs électriques, ce qui contribuerait à réduire les coûts d'exploitation et pourrait ensuite donner lieu à une diminution des droits de scolarité.

23 TRAN, *Témoignages* : [Ottawa Aviation Services](#) (mémoire); et [Terri Super](#) (Super T Aviation).

24 TRAN, *Témoignages* : [Michael Rocha](#) (propriétaire de Central North Airways et haut dirigeant du Central North Flying Club); [Richard Foster](#) (vice-président, L3 Technologies); et [Hivon](#) (Aviation MH).



Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada collabore avec les autorités provinciales et territoriales pour mettre sur pied, lorsqu'il est sûr et approprié de le faire, des exemptions à l'exigence voulant qu'une tierce partie forme les instructeurs de vol.

Appui aux écoles de pilotage

« 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. »

Caroline Farly, chef pilote et instructrice en chef, Aéro Loisirs

De nombreux témoins ont dit avoir confiance en l'infrastructure de formation au pilotage du Canada dans son ensemble. Par exemple, M. Buss et M. Priestley ont mentionné qu'il y a suffisamment d'écoles de pilotage au Canada et que le problème est simplement un manque d'instructeurs²⁵. Dans le même ordre d'idées, M^{me} Kearns a indiqué que le Canada dispose d'une excellente infrastructure de formation au pilotage et que la capacité de celle-ci est élevée, mais qu'il n'y a pas assez d'instructeurs.

Cela dit, tous les témoins n'étaient pas du même avis. Ainsi, M^{me} Hadfield a déclaré au Comité qu'il n'y a pas suffisamment d'installations au Canada pour les futurs étudiants en formation au pilotage. Le président et chef de la direction de la Canadian Owners and Pilots Association, Bernard Gervais, s'est dit d'accord avec elle et a souligné qu'il n'y a qu'une seule école de pilotage dans les territoires du Canada et que bon nombre d'installations au pays se sont détériorées avec l'âge. M^{me} Tabobandung a donné l'exemple de pistes construites il y a 78 ans, qui sont maintenant mises hors service, car

25 TRAN, Témoignages : En raison de difficultés techniques, ce témoignage présenté lors de la réunion du 4 décembre 2018 n'a pas pu être enregistré.

l'école de pilotage n'a pas les ressources nécessaires pour les réparer ou les remplacer. En ce qui concerne l'infrastructure du First Nations Technical Institute, elle a souligné que les besoins vont au-delà de la simple maintenance et qu'il faut faire d'importantes réparations pour être en mesure de continuer à utiliser l'infrastructure.

[M. Rocha](#) et [M^{me} Farly](#) ont parlé des défis associés à l'ouverture d'une nouvelle école de pilotage et au fait d'entrer dans ce que M. Rocha a appelé « un secteur réglementé ». Comme cela a été indiqué précédemment, [M^{me} Hadfield](#) et [M^{me} Farly](#) ont toutes les deux proposé la mise en œuvre d'un programme de prêts de démarrage et de mesures économiques incitatives pour aider les nouvelles écoles de pilotage à lancer leurs activités, plus particulièrement dans le Nord du Canada. Par ailleurs, des prêts à faible taux d'intérêt pourraient aider les écoles à assumer les coûts élevés des immobilisations. Le [capitaine Mike Hoff](#), du Comité des affaires extérieures de l'Association des pilotes d'Air Canada, a également proposé que des mesures incitatives soient offertes aux établissements publics agréés afin qu'ils puissent ouvrir leurs propres écoles de pilotage, étant donné que, généralement, ils peuvent plus facilement donner accès à des simulateurs et à des programmes d'aide financière.

Une fois qu'une école est fonctionnelle, elle doit continuer d'assumer des coûts importants, notamment les salaires, le carburant et la maintenance, au point où, selon [M. Lavigne](#), la majorité des écoles ont une marge de profit nette variable de 3 à 7 %. Il a également indiqué au Comité que la majorité des coûts d'exploitation des écoles de pilotage, plus particulièrement ceux associés au carburant, à l'équipement ou aux abonnements, sont en dollars américains. Selon [M^{me} Cameron](#), les coûts d'exploitation importants sont la raison pour laquelle les coûts de la formation au pilotage sont si hauts et les salaires des instructeurs demeurent peu élevés.

Selon, [M. Hivon](#), les écoles de pilotage sont confrontées à un autre défi, en l'occurrence la réduction des services offerts par NAV CANADA et Transports Canada. Plus précisément, il a mentionné que les services d'aide à la navigation et d'approche aux instruments ne sont plus offerts dans les petits aéroports, et ce, même s'ils sont nécessaires pour former les pilotes professionnels.



« [L]e Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est le seul fonds d'investissement en infrastructure disponible pour les projets liés à la sûreté et à la sécurité [dans les petits aéroports régionaux], et dont le financement est limité à environ 38 millions de dollars par année. Il s'agit d'un programme important, mais le financement est insuffisant pour les aéroports déjà admissibles, ce qui n'inclut pas les aéroports d'aviation générale sans service commercial. »

Robert-Daniel Gooch, président, Conseil des aéroports du Canada

Enfin, plusieurs témoins ont convenu que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), dans sa forme actuelle, ne permet pas de répondre aux besoins des petites écoles de pilotage. Le PAIA est un programme de financement administré par Transports Canada, qui sert à financer des projets d'amélioration aux aéroports régionaux. En 2015, le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* a déterminé qu'il faut accroître le soutien à l'infrastructure dans le Nord. Le rapport du Comité d'examen recommandait un investissement supplémentaire de 50 millions de dollars par année, pour les dix prochaines années, qui servirait à accroître le financement consenti au PAIA ou à créer un programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du Nord²⁶.

Malgré cette recommandation, le président du Conseil des aéroports du Canada, Daniel-Robert Gooch, a mentionné que le financement consenti au PAIA stagne à 38 millions de dollars par année²⁷. Même si ce programme est bien souvent la seule source de financement offerte aux aéroports régionaux, bon nombre d'entre eux n'y sont pas admissibles, que ce soit parce que la circulation commerciale y est trop élevée ou encore parce qu'il n'y a pas de transport de voyageurs sur place, étant donné qu'il s'agit d'écoles de pilotage²⁸. M. Priestley a reconnu que la somme de 38 millions de

26 Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde, 2015, p. 66.

27 Le plan de dépenses du gouvernement et le Budget principal des dépenses pour 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018 et 2018-2019 confirment les coûts estimatifs annuels projetés de 38 millions de dollars. Les dépenses réelles pendant cette période, à l'exception de celles de l'exercice 2015-2016, qui ont atteint 43 867 173 \$, ont systématiquement été inférieures aux coûts estimatifs projetés.

28 TRAN, *Témoignages* : Gervais (COPA); et Gooch (Conseil des aéroports du Canada).

dollars ne permet pas de répondre aux besoins à l'échelle du pays et il a ajouté que seulement 10 % de ces fonds sont accordés au Nord.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, augmente le soutien offert aux écoles de pilotage du Canada et mette en œuvre des mesures économiques incitatives pour les aider à assumer les coûts élevés des immobilisations associées à la création, à l'exploitation et à l'expansion, et qu'il augmente le financement offert dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires afin de tenir compte des recommandations formulées en 2015 par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada considère l'instauration pour les écoles de pilotages d'un amortissement supplémentaire temporaire de 100 % pour certains biens en capital afin qu'elles puissent amortir le coût d'équipement tel que les simulateurs de vol et les appareils de formation.

Appui aux étudiants

« [L]e coût est le principal obstacle à la formation d'un plus grand nombre de pilotes. Les étudiants doivent trouver leur propre financement. »

Richard Foster, vice-président, L3 Technologies

Pendant l'étude, le Comité a entendu à maintes reprises que le coût élevé de la formation représente un obstacle important pour de nombreuses personnes qui souhaitent devenir pilotes. Même si les montants diffèrent légèrement, les témoins ont convenu que le coût total de la formation de pilote de ligne professionnel se situe entre 80 000 et 100 000 \$²⁹. Compte tenu du manque de prévisibilité et de stabilité dans

29 TRAN, *Témoignages* : Dan Adamus (président, Conseil Canada, Air Line Pilots International); Buss (ATAC); Cameron (à titre personnel); Doiron (Gander Flight Training Aerospace); Hadfield (The Ninety-Nines, Inc.); Capitaine Mike Hoff (Comité des affaires extérieures, Association des pilotes d'Air Canada (ACAP)); Kearns (à titre personnel); Mark Laurence (président national, Association des pilotes fédéraux du Canada); Paillard (OAS); Rocha (Central North Airways et Central North Flying Club); et Marc Vandereagan (directeur de l'école de pilotage, Southern Interior Flight Centre, Carson Air).



l'industrie aéronautique, plus particulièrement en ce qui concerne le modèle de rémunération des compagnies aériennes et le régime d'ancienneté, le [capitaine Adamus](#) a déclaré que ceux qui paient pour leur formation au pilotage « achètent en quelque sorte un billet de loterie de 100 000 \$ ».

Selon les témoins, les considérations financières sont la principale raison pour laquelle les étudiants abandonnent leur formation au pilotage ou n'entreprennent pas une formation de ce type³⁰. [M. Paillard](#) a mentionné que 85 % des étudiants d'Ottawa Aviation Services terminent leur formation et qu'une « proportion de 90 % du taux d'échec s'explique par un manque de financement ». [M^{me} Kearns](#) a souligné qu'il y a un taux d'abandon de 50 % pour les étudiants inscrits à des programmes affiliés au groupe appelé [University Aviation Association](#)³¹ et que la majorité des abandons sont attribuables à des considérations financières. Toutefois, [M. Rocha](#) a mentionné que les taux de réussite et d'achèvement sont plus élevés chez les étudiants qui tentent d'obtenir une licence de pilote professionnel que chez ceux qui tentent d'obtenir une licence de pilote privé (possiblement à des fins récréatives).

Un autre enjeu ayant été mentionné est le maintien en poste des pilotes; en effet, le taux de départ est d'environ 30 % dans l'industrie³². Les nouveaux pilotes qui ont récemment fait d'importants investissements, notamment en acquittant leurs droits de scolarité, sont confrontés au fait que les postes de premier échelon sont bien peu rémunérés et se rapprochent souvent du salaire minimum³³. Cela dit, de nombreux témoins ont insisté sur le fait que les taux de maintien en poste sont relativement plus élevés chez les pilotes de ligne, car les salaires et les conditions de travail sont meilleurs dans ce domaine que dans l'industrie aéronautique en général ou dans l'aviation d'affaires³⁴.

Les témoins ont proposé diverses façons d'appuyer les étudiants qui suivent une formation au pilotage, notamment la mise en œuvre, par le gouvernement fédéral, d'un programme de prêts garantis consentis par les banques³⁵. Dans son [mémoire](#),

30 TRAN, *Témoignages* : [Buss](#) (ATAC); et [Kearns](#) (à titre personnel).

31 Selon le [site Web](#) de l'Association [EN ANGLAIS SEULEMENT], les collèges et universités membres sont surtout situés aux États-Unis, mais aussi au Canada, en Australie, en Europe et en Asie.

32 [CCAA](#), p. 18.

33 TRAN, *Témoignages* : [Cameron](#) (à titre personnel); [Doiron](#) (Gander Flight Training Aerospace); [Farly](#) (Aéro Loisirs); et [Laurence](#) (Association des pilotes fédéraux du Canada).

34 TRAN, *Témoignages* : [Cameron](#) (à titre personnel); [Gervais](#) (COPA); et [Hadfield](#) (The Ninety-Nines, Inc.).

35 TRAN, *Témoignages* : [Buss](#) (ATAC); [Cameron](#) (à titre personnel); [Hadfield](#) (The Ninety-Nines, Inc.); [Kearns](#) (à titre personnel); et Ottawa Aviation Services ([mémoire](#)).

l'Association du transport aérien du Canada estime que la mise en œuvre d'un tel programme coûterait moins de 5 millions de dollars par année, sur 10 ans, et que 600 pilotes y participeraient chaque année.

De nombreuses solutions ont été présentées au Comité dans le cadre de son étude afin d'aborder les enjeux liés à l'admissibilité aux programmes de prêts et de subventions existants. Comme [M. Paillard](#) l'a indiqué, même si le temps de vol fait partie intégrante de la formation au pilotage, il n'est pas considéré comme étant du temps de formation aux fins des programmes de prêt. Par exemple, il a recommandé que le gouvernement du Canada modifie les modalités du Programme canadien de prêts aux étudiants pour inciter les autorités provinciales et territoriales à emboîter le pas. Dans le même ordre d'idées, [M^{me} Cameron](#) et [M^{me} Kincade](#) ont mentionné la nécessité d'offrir aussi un soutien financier à ceux qui veulent obtenir une licence de pilote privé ou, à tout le moins, à ceux qui prévoient poursuivre leur formation pour obtenir une licence de pilote professionnel. [M. Lavigne](#) a également suggéré que [l'Allocation pour études et formation](#) soit utilisée pour aider les anciens combattants à obtenir une formation en vol. [M. Paillard](#) a également mentionné les obstacles que doivent franchir les pilotes militaires à la retraite pour obtenir une licence civile.

Enfin, [M. Buss](#) a proposé d'élargir la portée du Programme d'apprentissage intégré au travail pour les étudiants (maintenant appelé [Programme de stages pratiques pour étudiants](#)) pour qu'il soit aussi offert à ceux qui suivent la formation au pilotage. Ce programme, qui est administré par Emploi et Développement social Canada, offre aux étudiants inscrits à un programme d'études postsecondaires en sciences, en technologie, en ingénierie, en mathématiques ou en administration des affaires la possibilité d'acquérir de l'expérience de travail dans un domaine lié à leurs études, tout en étant rémunérés.

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales, prenne les mesures suivantes pour appuyer les étudiants qui suivent la formation au pilotage :

- A. modifier les modalités du Programme canadien de prêts aux étudiants afin que le temps de vol soit considéré comme du temps de formation aux fins de l'admissibilité aux prêts;**
- B. élargir la portée du Programme de stages pratiques pour étudiants pour qu'il soit aussi offert à ceux qui suivent la formation au pilotage pour les fins d'emploi;**



- C. étendre l'Allocation pour études et formation d'Anciens Combattants Canada à la formation au pilotage pour des fins d'emploi;
- D. mettre en œuvre des programmes d'aide financière ou modifier les programmes existants pour aider les étudiants à assumer les frais élevés liés à la formation au pilotage, en élargissant les critères d'admissibilité pour qu'ils tiennent compte du rôle clé joué par la formation donnant lieu à l'obtention d'une licence de pilote privé dans la formation des pilotes professionnels.

Maintien au pays des étudiants étrangers

« Je crois qu'actuellement, 56 % des étudiants des écoles de pilotage [du Canada] viennent de l'étranger. Ces pays offrent des subventions aux étudiants pour qu'ils viennent étudier ici. Les écoles de pilotage leur facturent près du double des frais de scolarité; elles sont donc encouragées à les admettre. Les étudiants étrangers sont bénéfiques pour notre économie et pour les régions où ils s'installent. Toutefois, nous devons reconnaître que ces étudiants partent immédiatement après l'obtention de leur licence. »

Robin Hadfield,
administratrice du Conseil d'administration international,
gouverneure de la Section de l'Est du Canada, The Ninety-Nines, Inc.,
International Organization of Women Pilots

Pendant l'étude, un enjeu a été soulevé à maintes reprises, en l'occurrence le nombre d'étudiants internationaux en ce moment inscrits à une école de pilotage au Canada. Selon le [Rapport d'information sur le marché du travail](#) du CCAA, en 2015, environ la moitié des étudiants suivant une formation au pilotage au Canada était des étudiants internationaux. [M. Paillard](#) a confirmé que cette statistique représente toujours la moyenne au sein des écoles de pilotage du Canada et [il](#) a ajouté que la moitié des étudiants internationaux ne resteront pas au Canada une fois qu'ils auront obtenu leur diplôme.

Plusieurs témoins ont expliqué que de nombreux étudiants internationaux reçoivent de l'aide financière du gouvernement de leur pays et sont donc bien placés pour payer des droits de scolarité plus élevés. En retour, les écoles de pilotage peuvent augmenter les

droits que doivent payer ces étudiants, ce qui les incite davantage à les accueillir. Même si cela est avantageux pour les écoles et pour l'économie locale, la proportion d'étudiants internationaux qui quittent le Canada après avoir obtenu leur licence fait en sorte que le bassin de pilotes disponibles pour l'industrie canadienne diminue³⁶.

Plusieurs témoins ont mentionné au Comité qu'il faut aborder ce problème en simplifiant le processus d'immigration pour les étudiants internationaux qui obtiennent un diplôme d'une école de pilotage du Canada³⁷. Selon [M^{me} Bell](#), les écoles de pilotage qui cherchent à embaucher des pilotes étrangers doivent souvent composer avec des règles d'immigration ambiguës, car il n'y a pas de cadre préétabli pour ce type d'embauche. Elle a expliqué qu'aux fins du processus d'immigration, les pilotes sont considérés comme des ingénieurs et doivent donc avoir 40 heures de travail garanties par semaine, du lundi au vendredi. Compte tenu de la nature des activités des écoles de pilotage, de façon générale, une telle garantie n'est pas réaliste.

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada établisse un cadre clair en vue de simplifier et de favoriser l'immigration des pilotes étrangers, plus particulièrement les étudiants internationaux ayant obtenu un diplôme d'une école de pilotage au Canada.

Sécurité et santé publique

Compte tenu des témoignages que le Comité a entendus et des mémoires qu'il a reçus, il est évident que la sécurité et la santé publique sont deux enjeux importants pour les parties prenantes de l'industrie aéronautique.

[M^{me} Hadfield](#) et le [capitaine Hoff](#) ont tous deux souligné qu'il faut améliorer la surveillance réglementaire et les conditions de travail pour les écoles de pilotage des collectivités nordiques. Les nouveaux pilotes qui obtiennent un emploi dans le Nord ont l'occasion d'acquérir de l'expérience, et le temps de vol requis, avant d'occuper un poste au sein d'une compagnie aérienne. Compte tenu des enjeux environnementaux associés aux vols se déroulant dans les hautes latitudes du pays, le capitaine Hoff a mentionné que le taux d'accidents est plus élevé chez les pilotes travaillant dans le Nord.

[M^{me} Hadfield](#) a également souligné que les exploitants du Nord, dont les ressources sont

36 TRAN, *Témoignages* : [Hadfield](#) (The Ninety-Nines, Inc.); [Rocha](#) (Central North Airways et Central North Flying Club); et [Hivon](#) (Aviation MH).

37 TRAN, *Témoignages* : [Buss](#) (ATAC); [Bell](#) (British Columbia Aviation Council); et [Doiron](#) (Gander Flight Training Aerospace).



utilisées au maximum, ont été reconnus par le passé pour « repousser les limites des avions en les surchargeant et pour ne pas bien les entretenir ». Le [capitaine Hoff](#), lui, a recommandé d'accroître la surveillance réglementaire exercée par Transports Canada dans les régions où les pilotes sont les plus susceptibles de travailler, plus particulièrement dans le Nord.

En ce qui concerne la pollution sonore, la présidente du Comité antipollution des avions de Longueuil, [Johanne Domingue](#), a parlé au Comité du bruit causé par les exercices de formation au pilotage dans les régions urbaines. Elle a mentionné que les exercices de décollage et d'atterrissage, les « posés-décollés », sont particulièrement dérangeants. Dans son [mémoire](#), M. Baird a proposé d'établir des lignes directrices pour favoriser le recours aux aéroports ruraux pour la formation au pilotage et réduire ainsi la formation au-dessus des régions densément peuplées.

Comme cela a été indiqué précédemment, plusieurs témoins représentant des écoles de pilotage ont mentionné que les aéroports ruraux reçoivent bien peu de soutien financier ou de services. Comme [M. Hivon](#) l'a souligné, les petits aéroports ruraux ont besoin de l'appui de NAV CANADA et de Transports Canada, plus particulièrement des services d'aide à la navigation et d'approche aux instruments, pour offrir de la formation aux pilotes professionnels. Il a mentionné que ces services sont uniquement offerts dans les grands aéroports actuellement, ce qui, nécessairement, concentrera la formation des pilotes professionnels dans les régions plus densément peuplées.

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada examine les niveaux actuels de surveillance réglementaire dans l'industrie aéronautique, plus particulièrement en ce qui concerne les activités qui dépendent fortement des pilotes récemment diplômés.

CONCLUSION

De nombreux témoins ont parlé au Comité des défis auxquels se heurtent en ce moment les écoles de pilotage du Canada dans le contexte de la pénurie mondiale de pilotes. Ils ont également souligné un certain nombre de solutions pouvant être mises en œuvre afin de mieux aider les écoles de pilotage à fournir des pilotes à l'industrie aéronautique du Canada.

Le Comité a appris que l'enjeu le plus pressant touchant les écoles de pilotage du Canada à l'heure actuelle est la formation et la capacité de garder des instructeurs de vol qualifiés au sein de leur effectif. Ce problème est inextricablement lié aux difficultés

financières auxquelles les nouveaux pilotes se heurtent en général, et chacun de ces problèmes contribue à aggraver l'autre. Les recommandations figurant dans le présent rapport devraient être examinées collectivement, car aucune solution unique ne permettra d'aborder comme il se doit la pénurie actuelle de main-d'œuvre dans l'industrie aéronautique. Elles visent non seulement à appuyer directement les écoles de pilotage et les étudiants, mais aussi à favoriser la modernisation des règlements du gouvernement du Canada sur la formation au pilotage afin de tenir compte de l'évolution récente et continue de la technologie et des pratiques pédagogiques.

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Comité antipollution des avions de Longueuil Johanne Domingue, présidente	2018/11/29	123
Ottawa Aviation Services Cedric Paillard, président-directeur général	2018/11/29	123
À titre personnel Suzanne Kearns, professeure agrégée University of Waterloo, Géographie et Aviation	2018/12/04	124
Air Line Pilots Association International Dan Adamus, président ALPA Canada	2018/12/04	124
Association des pilotes fédéraux du Canada Mark Laurence, président national	2018/12/04	124
Association du transport aérien du Canada Darren Buss, vice-président	2018/12/04	124
Conseil des aéroports du Canada Daniel-Robert Gooch, président	2018/12/04	124
Northern Air Transport Association Glenn Priestley, directeur exécutif	2018/12/04	124
À titre personnel Judy Cameron, capitaine (à la retraite), Air Canada et directrice Northern Lights Aero Foundation	2018/12/11	126
Canadian Owners and Pilots Association Bernard Gervais, président et chef de la direction	2018/12/11	126

Organismes et individus	Date	Réunion
The Ninety-Nines, Inc., International Organization of Women Pilots Robin Hadfield, administratrice, Conseil d'administration international et gouverneure, Section de l'Est du Canada	2018/12/11	126
Aéro Loisirs Caroline Farly, chef pilote et instructrice en chef	2019/02/07	129
Association des pilotes d'Air Canada Mike Hoff, commandant Comité des affaires extérieures	2019/02/07	129
British Columbia Aviation Council Heather Bell, présidente du conseil d'administration	2019/02/07	129
CAE Joseph Armstrong, vice-président et directeur général	2019/02/07	129
Carson Air Marc Vanderaegen, directeur de l'école de pilotage Southern Interior Flight Centre	2019/02/07	129
Go Green Aviation Gary Ogden, directeur général	2019/02/07	129
Super T Aviation Terri Super, directrice générale	2019/02/07	129
Aviation MH Martin Hivon, président et chef instructeur de vol	2019/02/19	130
Central North Airways Michael Rocha, propriétaire et haut dirigeant Central North Flying Club	2019/02/19	130
Elevate Aviation Kendra Kincade, fondatrice et présidente	2019/02/19	130
First Nations Technical Institute Adam Hopkins, vice-président Gestion des inscriptions et Services aux étudiants Jo-Anne Tabobandung, chef instructrice de vol et directrice de l'aviation	2019/02/19	130

Organismes et individus	Date	Réunion
Gander Flight Training Aerospace Mike Doiron, agent de la sécurité aérienne EVAS Air Charters	2019/02/19	130
Kingston Flying Club Robert Lavigne, vice-président	2019/02/19	130
L3 Technologies Richard Foster, vice-président	2019/02/19	130

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Association des pilotes d'Air Canada

Association du transport aérien du Canada

Baird, William

Banglawala, Shihab

Bleach, Marilyn Schranz

Cameron, Judy

Central North Airways

First Nations Technical Institute

Guildford, Carl

Kearns, Suzanne

Northern Air Transport Association

Ottawa Aviation Services

Tillsonburg Flying School

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n^{os} 123, 124, 126, 129, 130 et 133 à 135](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro, C.P., députée

Introduction

Pendant l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités découlant de la motion 177, le Comité a entendu des témoignages sur l'impact de la taxe d'accise fédérale sur les écoles de pilotage au Canada.

De plus, le Comité a entendu divers témoignages sur l'impact de la taxe sur le carbone fédérale et/ou provinciale sur les écoles de pilotage au Canada.

Taxe sur le carbone

Les écoles de pilotage forment une industrie qui a des marges très serrées et qui est très sensible aux coûts. En ce qui a trait à l'impact d'une taxe sur le carbone, le Comité a entendu de nombreux témoignages sur l'impact négatif qu'une telle taxe aura sur leurs coûts et leurs étudiants.

Lors de sa rencontre du 7 février 2019, le Comité a entendu la recommandation, faite par M^{me} Terri Super (directrice générale, Super T Aviation) :

« 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. »

M^{me} Super a également tenu les propos suivants sur la taxe sur le carbone provinciale de l'Alberta :

« 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 consommerons de carburant. »

Le 19 février 2019, le capitaine Michael Rocha (propriétaire, Central Northern Airways) a tenu les propos suivants pendant l'audience du Comité :

« Je pense que lorsque vous ajoutez des coûts pour l'industrie, le client devra payer la note au final, à savoir les pilotes éventuels et les étudiants. Ils examineront alors leurs options et diront, 'Okay, je vais payer 100 000 \$ pour obtenir une licence de pilote pour gagner tant d'argent, ou puis-je aller dans une autre industrie et faire autre chose ?' C'est ce qui arrivera au final : les coûts augmentent tellement qu'ils feront autre chose et trouveront d'autres emplois et professions. Je pense que vous devez faire bien attention à la nature délicate du coût de la formation en pilotage. »

Lors de la même audience du 19 février 2019, M. Richard Foster (vice-président, L3 Technologies) a tenu les propos suivants après le capitaine Rocha :

« Je suis d'accord. Je pense que les coûts finiraient par être refilés au client au moyen d'une réglementation quelconque. Je pense que l'industrie essaie de réduire son bilan carbone à l'aide de nouvelles technologies. »

Après les propos du capitaine Rocha et de M. Foster, M. Martin Hivon (président et chef instructeur de vol, Aviation MH) a dit ce qui suit :

« Je souscris entièrement à ce que j'ai entendu jusqu'à présent. Tous les coûts additionnels seront refilés au client. Dans le cas d'une école de pilotage, le client est l'étudiant. Mais tout reviendra au niveau de l'industrie, et le client final, le passager régulier d'une compagnie aérienne, paiera la note. Il n'y a pas de solution miracle. »

Taxe d'accise

En ce qui a trait à l'impact de la taxe d'accise fédérale payée les écoles de pilotage, le Comité a entendu des témoignages sur les conséquences négatives sur leurs coûts et leurs étudiants.

Lors de l'audience du 7 février 2019, M^{me} Terri Super (directrice générale, Super T Aviation) a fait la recommandation suivante :

« Pour contribuer à diminuer le coût de leur formation, nous recommandons ce qui suit au gouvernement fédéral : [...] deuxièmement, remettre la taxe d'accise fédérale sur le carburant pour les appareils d'instruction. »

Dans son mémoire au Comité, l'école de pilotage Ottawa Aviation Services (OAS) a écrit :

« Généralement, l'une des principales dépenses des écoles de pilotage est le carburant. Cette dépense annuelle pour OAS devrait être de près de 2 millions de dollars d'ici 2021.

En retour, cette dépense est refilée à nos étudiants sous la forme des frais de scolarité.

Le fait de rembourser aux établissements de formation les taxes fédérales prélevées sur le carburant des avions pour la formation permettrait de faire des économies considérables. Cela pourrait permettre de réduire les coûts de formation, rendant le secteur plus attrayant pour les étudiants potentiels. »

Conclusion

En conclusion, les membres conservateurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pensent que le rapport du Comité aurait dû tenir compte des

commentaires sur ces deux taxes de façon plus approfondie et faire des recommandations connexes au gouvernement.

Recommandations

1. Que le gouvernement du Canada abolisse la taxe sur le carbone ou, à tout le moins, en exempte le carburant aviation utilisé pour la formation.
2. Que le gouvernement du Canada envisage une réduction ou une exemption de la taxe d'accise fédérale sur le carburant aviation utilisé pour la formation.

Opinion complémentaire du NPD

Le NPD donne son appui au rapport majoritaire de l'étude sur *Les défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada*, même si ce dernier ignore plusieurs enjeux cruciaux et autant de témoignages essentiels. Afin de pallier à quelques manques, nous souhaitons, par la présente, apporter une opinion complémentaire au rapport.

Ces recommandations reflètent les idées et les valeurs défendues par les néo-démocrates et permettent une meilleure collaboration entre les industries et les collectivités au milieu desquelles elles opèrent, notamment en traitant des aspects liés aux questions de sécurité, de développement économique et de santé publique. Nous croyons que le gouvernement se doit de mettre en place des outils afin de favoriser le développement des écoles de pilotages en région, améliorer l'efficacité du cycle de formation et d'accréditation, et permettre à l'industrie du transport aérien d'atteindre un équilibre entre le besoin de pilotes qualifiés et la nécessité de garder un bon réseau de formateurs chevronnés.

Finalement, les compléments apportés par le NPD abordent le rôle de Transports Canada dans la mise en place d'un système d'examen et de certification des nouveaux pilotes plus efficaces d'un meilleur système de surveillance réglementaire, notamment dans les régions où l'on dénombre un plus haut taux d'accidents.

Recommandation 1 : Que Transports Canada prenne les mesures nécessaires pour accélérer le processus de formation des pilotes-examineurs et que ces mesures ne se fassent pas au détriment de la sécurité.

« Il y a un autre problème qui devrait nous frapper sous peu, j'en suis persuadé. Il risque d'y avoir une pénurie de pilotes-examineurs. [...] En outre, la situation devient d'autant plus difficile que Transports Canada prend énormément de temps pour assurer la formation et l'accréditation des nouveaux pilotes-examineurs. D'après ce que nous avons pu constater, il faut parfois de 6 à 12 mois pour mener à terme le processus de formation à proprement parler auquel on devrait consacrer normalement de deux à trois journées d'activités ciblées. Le niveau de service offert aux exploitants par Transports Canada est devenu vraiment problématique au cours des 10 dernières années. Qu'il s'agisse de l'octroi de licences de pilote, de l'approbation des manuels d'exploitation ou des modifications à ceux-ci, ou d'activités spécialisées comme la formation des pilotes-examineurs, le temps requis actuellement dépasse largement la norme. Il a fallu récemment plus d'une année pour faire approuver un manuel de formation des pilotes. »

- M. Mike Doiron, agent de la sécurité aérienne, EVAS Air Charters, Gander Flight Training Aerospace

Bien que le rapport aborde la question de la pénurie de pilotes-instructeurs et reconnaisse l'importance pour le gouvernement de prendre des mesures afin d'y

remédier, le rapport du comité ne propose aucune action en regard à la pénurie de pilotes-examineurs et les délais déraisonnables de Transports Canada dans la formation et l'accréditation de nouveaux pilotes-examineurs.

Les pilotes-examineurs ont un rôle tout aussi important que les pilotes-instructeurs dans le cycle de formation des nouveaux pilotes. Augmenter le nombre de pilotes-instructeurs n'est pas une solution aux difficultés des écoles de pilotage si leurs étudiants doivent attendre plusieurs mois, voire plusieurs années, avant de pouvoir être évalué. Transports Canada doit revoir son système d'examen et de certification afin d'accélérer l'arrivée de nouveaux pilotes sur le marché de l'emploi. Ceci étant dit, une telle modification du processus ne doit pas se faire au détriment de la sécurité et de la qualité du processus.

Recommandation 2 : Que le gouvernement fédéral établisse des lignes directrices pour favoriser le recours aux aéroports ruraux afin de réduire le bruit et les risques de collision au-dessus des régions densément peuplées.

« Les gens qui vivent près des aéroports se sentent souvent comme des citoyens de deuxième ordre. Ils ne peuvent pas avoir des nuits normales comme tout le monde. Les avions destinés au transport de marchandises commencent à survoler les résidences à partir de 4 heures le matin. Vers 5 heures, 6 heures et 7 heures, ce sont des vols itinérants qui se dirigent vers les régions. De 8 heures à 23 heures, il y a des vols locaux de petits avions qui transportent des colis. Nous nous faisons réveiller à partir de 4 heures, et le niveau de bruit nous agresse constamment. »

- Johanne Domingue, Comité antipollution des avions de Longueuil, témoignage dans le cadre de l'Évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens

Mme Domingue, devant le comité, a témoigné de l'impact néfaste des vols ininterrompus à proximité des quartiers résidentiels sur la qualité de vie des citoyens résidents. Considérant les risques connus sur la santé, des mesures doivent être prises pour limiter les externalités négatives que subissent les Canadiennes et les Canadiens.

« Des lignes directrices pour la formation au pilotage seraient mises en place pour encourager l'utilisation des aéroports ruraux, comme ce fut le cas pendant la Seconde Guerre mondiale, et décourager l'utilisation des aéroports urbains où les vols doivent avoir lieu au-dessus de zones à forte densité de population. Ce système renforcerait en outre l'économie des zones rurales. »

-Extrait du mémoire de William Baird, résidant d'une collectivité adjacente à l'aéroport international d'Ottawa

En plus de la réduction du bruit autour des grands aéroports, le développement des aéroports ruraux permettrait un développement économique en région, mais surtout, de réduire le trafic aérien au-dessus des grands centres et du même coup, réduire le

risque de collision en vol. De telles mesures favoriseraient la formation dans des conditions plus sécuritaires

Recommandation 3 : Que le gouvernement fédéral mette à niveau des services offerts par Nav Canada et Transports Canada, tel que les services d'aide à la navigation, dans les petits aéroports.

« Les services offerts par le gouvernement fédéral et Nav Canada sont concentrés dans les principaux aéroports canadiens. Ces aéroports, déjà fort achalandés, accueillent surtout les grandes compagnies aériennes. [...] Toutefois, les écoles de pilotage comme la mienne qui sont situées loin des grands centres exercent leurs activités dans de petits aéroports qui ne sont pas servis par Nav Canada ou le gouvernement fédéral. [...] Nav Canada ne prend plus en charge les systèmes d'aide à la navigation et d'approche aux instruments, qui sont mis hors service dans tous les aéroports, sauf les aéroports principaux. Comment sommes-nous censés former de nouveaux pilotes si les grands aéroports sont complètement congestionnés et que les petits aéroports n'ont plus les infrastructures nécessaires pour appuyer les activités aériennes et la formation de pilotage? Sans les aides à la navigation conventionnelles et les instruments d'approche, nous pouvons former des pilotes privés, mais pas des pilotes professionnels. »

- Martin Hivon, président et chef instructeur de vol, Aviation MH

Toujours dans l'optique d'appuyer le développement des écoles de pilotage en région, il nous apparaît essentiel que Transports Canada et Nav Canada mettent à niveau les services offerts dans les aéroports ruraux, d'une part, pour aider les écoles de pilotages existantes à maintenir, voire améliorer leur offre de service, mais d'autre part, afin de permettre le développement de nouvelles écoles de pilotage dans des aéroports moins achalandés.

Recommandation 4 : Que le gouvernement fédéral accroisse la surveillance réglementaire exercée par Transports Canada dans les régions où les taux d'accidents sont plus élevés, plus particulièrement 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. [...] 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. »`

Capitaine Mike Hoff, Comité des affaires extérieures, Association des pilotes d'Air Canada

La réalité de l'industrie fait en sorte que les jeunes pilotes fraîchement accrédités obtiennent régulièrement leur premier emploi dans le Nord. Paradoxalement, il s'agit d'un milieu de travail très difficile, où les pilotes peuvent être soumis à des pressions et des défis particuliers. Transports Canada n'y exerce cependant pas le même niveau de surveillance que dans les milieux plus achalandés. Il nous apparaît donc impératif que Transports Canada adapte sa surveillance en fonction de ces milieux éloignés afin de donner à nos jeunes pilotes un environnement de travail plus sain et sécuritaire.