



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 124 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 décembre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 4 décembre 2018

• (0850)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 novembre 2018, nous faisons une étude sur les défis auxquels font face les écoles de pilotage au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui Darren Buss, vice-président de l'Association du transport aérien du Canada.

Du Conseil des aéroports du Canada, nous entendrons Daniel-Robert Gooch, président.

Enfin, nous accueillerons Glenn Priestley, directeur exécutif de la Northern Air Transport Association.

Bienvenue à tous.

Bonjour aux membres du Comité. Merci d'être tous à l'heure ce matin.

Je cède la parole à qui voudra bien commencer.

Monsieur Buss, de l'Association du transport aérien du Canada, voulez-vous commencer? Vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Darren Buss (vice-président, Association du transport aérien du Canada): Merci beaucoup.

Bonjour, et merci beaucoup de me donner l'occasion de témoigner devant vous pour parler des défis auxquels se heurtent nos écoles de pilotage, elles qui doivent répondre aux besoins du secteur de l'aviation au Canada.

Je représente donc l'Association du transport aérien du Canada, ou ATAC. Depuis 1934, l'ATAC est l'association nationale de l'aviation commerciale au Canada. Nous sommes le porte-parole de près de 200 entreprises membres qui mènent toutes sortes d'activités aériennes commerciales aux quatre coins du pays. Il s'agit de 50 écoles de pilotage qui, ensemble, sont à l'origine de quelque 80 % des licences de pilote professionnel délivrées au Canada.

Les recommandations que j'ai [*Difficultés techniques: 8:49:46 - 9:36:48 — récupération des mémoires lus par les témoins*]

Vue d'ensemble

L'ATAC est heureuse d'avoir l'occasion de présenter des recommandations au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Les recommandations présentées ici se répartissent en quatre grandes catégories:

- 1) Soutenir les élèves-pilotes
- 2) Soutenir les écoles de pilotage

3) Soutenir la recherche

4) Soutenir la sensibilisation

Ce document contient également de l'information de base sur des sujets comme devenir pilote et le cheminement de carrière typique d'un pilote.

À propos de l'ATAC

Fondée en 1934, l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) est l'association commerciale nationale du Canada pour les industries de l'aviation commerciale et de la formation au pilotage, ainsi que pour les fournisseurs de l'industrie aéronautique. Nous comptons parmi nos membres environ 200 compagnies d'aviation commerciale partout au pays, dont 50 écoles de formation au pilotage qui, ensemble, émettent environ 80 % de toutes les licences de pilote professionnel émises au Canada.

Darren Buss est le représentant de l'ATAC pour la formation au pilotage et les questions liées au marché du travail, y compris la pénurie actuelle de pilotes. Darren possède une licence de pilote de ligne et 13 ans d'expérience en tant que pilote professionnel. Il détient le titre de vice-président de l'ATAC et siège également au conseil d'administration du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA). Depuis l'obtention de son diplôme du programme de technologie de l'aviation et du vol du Collège Seneca en 2005, il a travaillé pour des exploitants aériens en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, assumant au fil de son parcours des responsabilités à titre de pilote, de pilote instructeur et de gestionnaire. Darren est titulaire d'un baccalauréat ès sciences en mathématiques (avec spécialisation en informatique) de l'Université McMaster, où il a également étudié le génie des matériaux, et il a travaillé auparavant comme concepteur logiciel.

Recommandations

1. Mettre en œuvre des prêts étudiants garantis par le gouvernement pour la formation au pilotage [Soutenir les étudiants]: Le manque de financement est la raison la plus souvent citée pour laquelle les gens abandonnent leur formation au pilotage ou choisissent de ne pas la suivre du tout. Le financement permettrait d'attirer un plus grand nombre de personnes dans le secteur de l'aviation et donnerait également aux décideurs un outil pour inciter les gens à occuper des emplois là où ils en ont le plus besoin, comme l'instruction en vol et l'évacuation sanitaire. Un programme d'incitation semblable existe déjà pour le personnel médical travaillant dans les régions éloignées.

L'ATAC est en consultation avec des banques commerciales afin de créer un produit de prêt étudiant pour les pilotes. Il est clair que les banques ne sont pas disposées à le faire à moins que les prêts ne soient garantis par le gouvernement. Heureusement, un investissement relativement modeste de la part du gouvernement se traduirait par un programme national de prêts aux étudiants pour les pilotes qui pourrait ensuite servir à inciter les pilotes à occuper des emplois là où le besoin est criant. L'ATAC estime que moins de 5 millions de dollars par année, sur une période de 10 ans, seraient suffisants pour y parvenir. Ce calcul est basé sur ce qui suit:

- 600 pilotes professionnels formés annuellement (vols intérieurs seulement)
- Dans le pire des cas, tous ces pilotes empruntent le coût total de la formation (75 000 \$)
- 600 pilotes/année x 75 000 \$/pilote = 45 millions \$/année empruntés à la banque
- Le taux de défaut de remboursement des prêts modélisé est de 10 %, ce qui signifie qu'environ 4,5 millions de dollars par année sont consacrés au défaut de remboursement

2. Approuver la proposition d'étendre l'ATIAT à la formation des pilotes [Soutenir les étudiants]: L'Apprentissage intégré au travail étudiant (ATIAT) est un excellent programme de perfectionnement des compétences qui a aidé des milliers d'étudiants à acquérir des compétences liées au travail. Il a été proposé d'étendre l'admissibilité de ce programme aux pilotes qui souhaitent devenir instructeurs de vol ou pilotes d'hydravion. On pourrait ainsi augmenter le nombre d'instructeurs de vol disponibles et, par conséquent, la capacité du Canada de former davantage de pilotes. Cette proposition a reçu de nombreux éloges de l'industrie et du gouvernement, mais elle n'a pas encore été mise en œuvre.

3. Aidez les écoles de pilotage à investir dans de nouvelles technologies et infrastructures [Soutenir les écoles de pilotage]: L'école de pilotage canadienne typique exploite des aéronefs qui sont plus vieux que les personnes qui les pilotent. Les avions plus récents sont souvent plus silencieux et plus économes en carburant que les avions plus anciens. Ils ressemblent aussi davantage aux avions de transport modernes que les élèves-pilotes devront utiliser lorsqu'ils entreront sur le marché du travail, ce qui les rendra plus efficaces comme formateurs. 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.

Les nouveaux avions d'entraînement monomoteur coûtent généralement environ 400 000 \$US. Les entraîneurs multimoteurs coûtent généralement environ 700 000 \$US. Les dispositifs d'entraînement au vol certifiés (FTD), communément appelés simulateurs, commencent à environ 300 000 \$US pour un avion monomoteur et vont jusqu'à plusieurs millions pour les gros aéronefs. Idéalement, les écoles de pilotage exploitent sept avions monomoteurs pour chaque avion multimoteur, et autant de simulateurs qu'elles peuvent se le permettre selon l'espace dont elles disposent. Il s'agit là d'énormes dépenses en immobilisations pour de petites entreprises qui fonctionnent avec des marges très serrées.

Un programme gouvernemental d'appariement des dépenses pour les achats admissibles, y compris les aéronefs, les simulateurs et l'agrandissement des installations (pour les simulateurs), augmenterait presque immédiatement la capacité de former de nouveaux pilotes en permettant aux écoles de pilotage de faire ces investissements essentiels. Donner la préférence aux aéronefs

fabriqués au Canada stimulerait également la fabrication aérospatiale au Canada. Par exemple, le programme gouvernemental pourrait offrir 1 \$ pour chaque dollar dépensé par une école de pilotage pour des aéronefs et des simulateurs construits à l'extérieur du Canada, et 1,20 \$ pour chaque dollar dépensé pour des produits fabriqués au Canada.

En règle générale, chaque avion ajouté à la flotte d'une école de pilotage permet à cette école de former 7 pilotes supplémentaires par année.

4. Établir des organismes de formation d'aviation (OFA) [Soutenir les étudiants et les écoles de pilotage]: Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) constitue le fondement réglementaire de toutes les activités aériennes au Canada. Elles sont demeurées en grande partie inchangées depuis leur introduction en 1996. Depuis, beaucoup de choses ont changé, y compris les progrès de la technologie des simulateurs et l'évolution vers des techniques de formation fondées sur les preuves et les compétences. Le libellé du RAC, enraciné dans la pensée du début des années 1990, empêche ces progrès d'être utilisés dans la formation initiale des pilotes uniquement parce qu'ils n'étaient pas prévus dans le RAC. Le processus du CCRAC pour changer le RAC est lent et difficile, mais il y a une autre solution.

Les organismes de formation agréés (OFA) sont un cadre utilisé dans d'autres pays qui permet aux écoles de pilotage de démontrer qu'elles se conforment au résultat souhaité de la réglementation en utilisant des moyens différents pour y parvenir. Par exemple, si le règlement stipule qu'un candidat à une licence de pilote privé doit avoir suivi au moins 45 heures de formation en vol, dont un maximum de 5 heures dans un simulateur approuvé, un OFA pourrait démontrer que 20 des 45 heures effectuées dans un simulateur approuvé produisent des pilotes au moins aussi compétents. Grâce à ce programme approuvé, l'OFA peut dispenser une formation qui produit de meilleurs pilotes, moins de bruit et moins de pollution, souvent à moindre coût. Les pilotes formés par l'OFA doivent satisfaire aux mêmes normes et réussir les mêmes évaluations que leurs homologues non membres d'un OFA. L'OFA peut également ouvrir la porte à l'utilisation de techniques fondées sur des données probantes et des compétences dans la formation initiale, ce qui améliorerait encore l'efficacité.

L'ATAC travaille avec Transports Canada sur un cadre d'OFA depuis plusieurs années. Chaque année, nous entendons dire qu'il est sur le point d'être prêt. L'ATAC croit qu'il serait dans le meilleur intérêt du grand public ainsi que des pilotes et de l'industrie de l'aviation qu'un cadre d'OFA soigneusement conçu soit approuvé dès que possible.

5. Appuyer les activités de recherche [Soutenir la recherche]: De bonnes données conduisent à de bonnes décisions. Une étude rigoureuse des facteurs qui empêchent les gens, en particulier ceux qui appartiennent à des groupes sous-représentés comme les femmes et les peuples autochtones, de choisir une carrière dans l'aviation serait utile pour prendre des décisions sur la meilleure façon d'affecter les fonds.

L'ATAC recommande que le gouvernement affecte des ressources, soit à l'interne, soit par l'entremise d'un organisme comme le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA), pour réaliser une telle étude.

6. Soutenir les activités de sensibilisation à l'appui [Soutenir la sensibilisation]: Toute solution à long terme à la pénurie actuelle de main-d'œuvre sur le marché du travail doit inclure la sensibilisation des personnes qui ne travaillent pas actuellement dans l'industrie de l'aviation. Cela comprend les jeunes, les travailleurs d'autres industries qui ont été délogés par des mises à pied ou qui souhaitent changer de carrière, et les personnes à l'extérieur du Canada qui pourraient vouloir immigrer.

L'ATAC recommande que le gouvernement mette des fonds à la disposition des associations, comme l'ATAC, qui sont en mesure d'organiser des activités de rayonnement au Canada et à l'étranger.

Pénurie de main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation

Le Canada fait face à une grave pénurie de pilotes et on s'attend à ce que la demande augmente dans un avenir prévisible. L'industrie doit augmenter sa production annuelle de formation au vol intérieur d'environ 50 % pour répondre à la demande prévue d'ici 2025. Les méthodes traditionnelles de recrutement ne suffisent pas; nous devons attirer et retenir un plus grand nombre de travailleurs admissibles. Seulement 7 % des pilotes sont des femmes. Et les Autochtones sont encore moins nombreux. Le manque d'accès au financement pour les coûts de la formation initiale constitue un obstacle majeur pour bon nombre d'entre eux.

La formation des pilotes professionnels coûte généralement environ 75 000 \$. Peu ou pas de financement (gouvernemental ou autre) est disponible pour couvrir ce coût. L'accès au financement permettrait d'attirer plus de gens dans le secteur de l'aviation et de mettre en place des programmes incitatifs pour les emplois à forte demande.

Devenir pilote

La voie la plus directe pour devenir pilote d'avion professionnel au Canada est de s'inscrire à un cours intégré de licence de pilote professionnel - qualification de vol aux instruments (CPL(A)/IR) dans une école de pilotage certifiée par Transports Canada. Ces cours durent entre 9 et 36 mois, la durée typique étant de 18 mois. Ils doivent comprendre au moins 400 heures d'instruction au sol et 190 heures de vol, qui doivent toutes satisfaire à un certain nombre de sous-exigences. Les élèves inscrits à un programme intégré doivent satisfaire aux exigences en matière de connaissances et réussir les tests en vol pour obtenir la licence de pilote privé (PPL), la licence de pilote professionnel (CPL), la qualification de vol aux instruments du groupe 1 et la qualification de classe multimoteur. À la fin de ses études, l'élève sera qualifié pour piloter des avions multimoteurs monopilote dans des services aériens commerciaux; toutefois, sans expérience professionnelle, les perspectives d'emploi sont limitées. Le coût de cette formation est variable, mais la somme de 75 000 \$ est représentative.

La façon la plus courante pour les nouveaux pilotes professionnels d'acquérir de l'expérience est de devenir instructeurs de vol. Pour devenir instructeur de vol, le nouveau pilote professionnel doit effectuer 30 heures de vol supplémentaires et 25 heures d'instruction au sol. Cette formation supplémentaire coûte habituellement environ 10 000 \$.

La licence la plus élevée qu'un pilote peut obtenir est la licence de pilote de ligne (ATPL), qui a toujours été nécessaire pour obtenir un emploi dans une compagnie aérienne régionale ou nationale. Les exigences de l'ATPL sont généralement satisfaites dans le cadre d'un travail de pilote en début de carrière. Il s'agit notamment de réussir deux examens écrits et de compléter 1500 heures de vol. Avec un ATPL en main, la carrière d'un pilote n'est limitée que par ses capacités et ses aspirations.

Le cheminement de carrière 'typique' d'un pilote

Les nouveaux pilotes d'avions commerciaux ont aujourd'hui trois choix lorsqu'il s'agit d'obtenir leur premier emploi:

1. Devenir instructeur de vol.

2. Travailler pour un exploitant aérien dans une région éloignée. Dans le marché du travail actuel, ces exploitants sont désespérément à la recherche de pilotes, mais bon nombre d'entre eux ont des exigences contractuelles ou d'assurance qui les empêchent d'embaucher des pilotes ayant moins d'un nombre minimum d'heures (souvent 500 heures). Certains opérateurs éloignés peuvent également exiger une qualification de flotteur à un coût d'environ 10 000 \$.

3. Premier officier à entrée directe d'une compagnie aérienne régionale. Certaines compagnies aériennes régionales ont maintenant établi des partenariats avec des écoles de pilotage sélectionnées où un nombre fixe des meilleurs élèves diplômés se voit offrir des postes de vol direct avec cette compagnie aérienne. Il s'agit d'un changement récent rendu nécessaire par la pénurie actuelle de main-d'œuvre.

●(0855)

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, c'est un plaisir de comparaître de nouveau devant vous aujourd'hui pour parler d'un domaine qui préoccupe de plus en plus de nombreuses collectivités desservies par nos aéroports, soit la pénurie de pilotes professionnels qualifiés, ce qui entraîne des problèmes de fiabilité sur d'importantes lignes aériennes en région. J'aimerais plus particulièrement traiter de l'aspect relatif aux écoles de pilotage.

Je suis le président du Conseil des aéroports du Canada, qui représente 54 exploitants d'aéroports, dont 25 des 26 aéroports du RNA et 29 exploitants d'aéroports régionaux.

Il va sans dire que les aéroports n'embauchent pas les pilotes ni ne déterminent quels services aériens sont offerts dans telle collectivité. Dans le secteur du transport aérien déréglementé dans lequel nous évoluons depuis les années 1980, ces décisions sont prises par les compagnies aériennes privées, y compris le vaste réseau de transporteurs et leurs affiliés régionaux, mais également par une douzaine de transporteurs aériens régionaux indépendants. Et la plupart des routes aériennes ne sont pas subventionnées.

Ce contexte est important, parce que les collectivités sont très vulnérables aux conditions du marché et aux décisions prises par les transporteurs aériens quant à savoir s'ils vont desservir leur collectivité par voie aérienne, à quelle fréquence et à quel prix.

Les aéroports du Canada constituent un réseau d'aéroports indépendants, mais interdépendants. Un avion qui décolle de l'aéroport international Pearson de Toronto ou de l'aéroport international de Vancouver doit atterrir quelque part, de sorte que les problèmes d'un groupe d'aéroports ont des répercussions sur de nombreux autres. Cela dit, la pénurie de pilotes se fait surtout sentir dans les marchés des services aériens régionaux du Canada. La Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick et le Nord de l'Ontario ne sont que trois régions touchées, les vols réguliers étant si souvent annulés que les voyageurs qui veulent acheter un billet pour l'une de ces destinations doivent évaluer à quel point ils ont besoin de se rendre à temps.

Je vais vous donner un exemple. Allen Dillon, grand voyageur et PDG d'une entreprise de cybersécurité au Nouveau-Brunswick, a récemment fait l'objet d'un reportage de la CBC. Il prend plus de 100 vols par année et doit maintenant prendre des vols beaucoup plus tôt simplement pour s'assurer de pouvoir se rendre à temps à ses réunions parce ses vols accusent un retard important ou sont annulés dans environ 40 p. 100 des cas. C'est comme si on fermait une grande autoroute de façon régulière, mais imprévisible.

Il s'agit d'une préoccupation importante. Les compagnies aériennes prennent des décisions de service en fonction de la solidité financière d'un itinéraire donné. Si les voyageurs ne peuvent plus se fier à un itinéraire et si le nombre de voyageurs diminue, combien de temps cet itinéraire restera-t-il offert?

La pénurie de pilotes n'est pas le propre du Canada, c'est une préoccupation mondiale et le Canada est en concurrence sur un marché mondial pour le talent. Et cette préoccupation ne se limite pas non plus aux pilotes. Selon le rapport sur le marché du travail du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale publié au printemps, sur un secteur de l'aviation qui emploie aujourd'hui environ 154 000 personnes, quelque 55 000 nouveaux travailleurs seront requis dans ce secteur d'ici 2025, y compris d'autres travailleurs qualifiés comme les techniciens d'entretien et les contrôleurs aériens. Selon la capacité actuelle des programmes de formation, seulement le quart de cette demande sera comblé par des diplômés formés au Canada.

En ce qui concerne les pilotes, plus particulièrement, le rapport sur le marché du travail indique que le Canada aura besoin d'environ 7 300 pilotes d'ici 2025. Nous ne produisons qu'environ 1 200 nouveaux pilotes par année, et près de la moitié d'entre eux sont des étudiants étrangers qui retournent habituellement dans leur pays d'origine après leur formation. Seulement 70 p. 100 de ces nouveaux pilotes restent dans l'industrie canadienne. Ensemble, ces facteurs signifient que nous ne produisons environ que 500 nouveaux pilotes par année, ce qui entraînera une pénurie d'environ 3 000 pilotes d'ici 2025.

De plus, nos collègues de la communauté des transporteurs aériens en région craignent que les changements proposés à la réglementation sur les temps de service des équipages de conduite ne viennent aggraver considérablement cette pénurie.

Compte tenu de l'impact qu'une pénurie de pilotes a déjà sur le service aérien dans certaines collectivités, cette perspective est grandement préoccupante, et c'est pourquoi cette étude arrive à point nommé.

Il y a beaucoup d'idées sur la façon de régler ce problème, y compris plus d'options de soutien financier pour les étudiants éventuels, des changements à la façon dont ces programmes sont perçus par rapport au soutien financier du gouvernement, la création de meilleures options pour les étudiants étrangers qui pourraient vouloir rester au Canada pour poursuivre une carrière dans l'aviation et l'amélioration de l'accès aux simulateurs et autres outils technologiques. Mais nous laisserons les experts de ces domaines se prononcer sur ces suggestions, car je désire aborder la deuxième partie de l'étude du Comité, à savoir si l'infrastructure disponible pour les écoles de pilotage répond aux besoins des écoles et des collectivités où elles sont situées.

Je vous ai parlé des défis financiers auxquels font face les petits aéroports régionaux, où le 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, 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.

Les écoles de pilotage sont disséminées partout au Canada, dans les aéroports commerciaux et d'aviation générale. Certaines d'entre elles sont situées en milieu urbain, à proximité des élèves éventuels, mais aussi à proximité de communautés résidentielles, de maisons et d'écoles.

Par nature, les écoles de pilotage occasionnent beaucoup d'activités à proximité de l'aéroport d'attache, y compris les décollages, les atterrissages et les rotations. Ces activités sont à l'origine de préoccupations des résidents de certaines collectivités au sujet du bruit des aéronefs.

Comme le Comité l'a entendu récemment, le bruit des aéronefs dans les collectivités résidentielles à proximité des aéroports est une question complexe à gérer, et il vaut mieux la gérer sur le terrain en raison de sa nature intrinsèquement liée à la réalité locale. Une école de pilotage peut être une source de préoccupation pour certains aéroports qui doivent composer avec des résidents mécontents. Un autre aéroport dont la situation communautaire est différente peut les accueillir à bras ouverts.

Je serai ravi de répondre à vos questions.

● (0900)

M. Glenn Priestley (directeur exécutif, Northern Air Transport Association): Bonjour.

Nous tenons à remercier le comité d'avoir invité la Northern Air Transport Association à participer à cette importante étude sur les ressources de formation au pilotage au Canada.

La NATA a été créée il y a plus de 40 ans pour appuyer le développement économique des régions nordiques et éloignées du Canada. 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.

Le modèle traditionnel du marché du travail de l'aviation dans le Nord était celui de pilotes canadiens formés dans le Sud qui cherchaient des emplois dans le Nord canadien. Il s'agissait souvent d'emplois saisonniers qui obligeaient les travailleurs de l'aviation à revenir ou à être remplacés. Il y avait un niveau de production annuel des équipages de conduite et du personnel de maintenance qui fournissait habituellement un surplus de main-d'œuvre permettant de perfectionner un travailleur sur une période de 2 à 5 ans d'expérience pratique pour qu'il devienne compétent dans l'industrie. Il a été difficile de retenir ces travailleurs devenus qualifiés. Ce défi s'accroît pour des raisons bien connues.

Les exploitants des régions nordiques et éloignées utilisent principalement des aéronefs équipés de moteurs à turbine, souvent sur des pistes d'atterrissage courtes et non asphaltées. Il y a aussi des exploitants qui offrent un service aérien avec ce qui serait considéré comme des hydravions ou des avions équipés de skis traditionnels. Il existe plusieurs exemples d'opérations spécialisées, y compris l'évacuation sanitaire, la lutte contre les incendies et les levés aériens. Pour effectuer ces missions, les pilotes doivent être hautement qualifiés et posséder des compétences particulières. Peu d'écoles de pilotage au Canada offrent ce type de formation préparatoire aux réalités opérationnelles du Nord.

Les exploitants membres de la NATA signalent qu'il faut plus de temps pour offrir la formation nécessaire aux nouveaux pilotes embauchés au niveau d'entrée afin de satisfaire aux exigences professionnelles attendues pour que les pilotes puissent légalement devenir membres d'équipages de conduite, conformément au Règlement de l'aviation canadien. Les exploitants soulèvent des préoccupations au sujet du manque de connaissances et de compétences de base des nouveaux employés qui auraient dû être couvertes dans la formation en vol des pilotes professionnels.

La nouvelle réalité est que les instructeurs de vol et les pilotes-examineurs ont une expérience opérationnelle et pédagogique réduite et que la NATA veut travailler avec l'organisme de réglementation pour trouver des solutions. Par exemple, la réglementation actuelle concernant la formation en vol est trop restrictive. Il y a plus d'unités de formation au pilotage au Canada qu'il n'en faut, mais il y a un manque d'instructeurs ayant l'expérience pertinente parce qu'il est difficile pour les pilotes actuels ou retraités de participer à un programme de formation au pilotage.

Il est important de signaler que même s'il existe une norme nationale sur la délivrance des licences de pilote professionnel, il n'y a pas de norme nationale sur la formation des pilotes professionnels. Cette asymétrie permet une plus grande souplesse dans la prestation de la formation par rapport à la norme de délivrance de permis. La NATA estime qu'il devrait y avoir des normes sectorielles et que les normes professionnelles qui aident à perfectionner les compétences des travailleurs de l'aviation devraient être mises à la disposition de toute l'industrie et être appuyées par l'organisme de réglementation. Il devrait y avoir un financement incitatif pour les entreprises afin d'appuyer l'utilisation des normes professionnelles par l'industrie pour élaborer une formation axée sur les compétences.

La majeure partie de la formation au Canada est axée sur la formation de pilotes en vue d'emplois de pilote dans le sud du Canada. Il y a des programmes très satisfaisants dans le sud du Canada qui permettent aux diplômés des programmes d'accéder à des postes d'entrée directe. En raison de l'évolution de l'environnement opérationnel et des compétences spécialisées, cette formation est insuffisante pour les besoins des exploitants des régions nordiques et éloignées.

Pour assurer une main-d'œuvre compétente, de nombreux exploitants aériens membres établissent des partenariats avec des fournisseurs de formation au pilotage et parrainent des pilotes triés sur le volet à des fins de perfectionnement professionnel. Par exemple, à Whitehorse, un exploitant aérien membre de la NATA offre également une formation en vol complète avec un diplôme d'études collégiales en aviation. Les étudiants qui reçoivent leur formation à proximité du lieu réel des opérations aériennes ont besoin d'une meilleure reconnaissance de leur expérience en aviation. Cela comprend un partenariat avec des exploitants du Nord qui offrent du mentorat et de la formation en situation réelle de travail aux étudiants et aux travailleurs du Nord.

Le 2 octobre 2018, à l'occasion du forum sur les pénuries de main-d'œuvre de l'aviation civile de Transports Canada, le ministre des Transports s'est penché sur le défi d'attirer la prochaine génération de travailleurs de l'aviation, en particulier les groupes non traditionnels comme les femmes, les Autochtones et les autres minorités visibles sous-représentées. Bien que le forum ait porté principalement sur les pénuries d'équipages de conduite et les solutions, il est important de souligner ce qui suit : les intervenants de l'aviation des régions nordiques et éloignées connaissent une pénurie de personnel pour toutes les professions liées à l'aviation.

Quoi qu'il en soit, il faut tenir compte de divers obstacles pour élaborer un programme qui réussirait à attirer, à donner de la formation et à retenir les jeunes du Nord dans les professions liées à l'aviation.

Tout programme de perfectionnement des compétences doit tenir compte des réalités géographiques et culturelles. Il devient problématique pour les étudiants de devoir quitter leur foyer et leur collectivité pour fréquenter une école loin de leur région pendant une période prolongée. Il existe une possibilité de multiplier les occasions de mentorat et de formation en cours d'emploi parrainées par l'industrie et financées par le gouvernement fédéral, adaptées aux besoins culturels particuliers et aux exigences de perfectionnement des compétences propres à l'entreprise.

La principale préoccupation est l'accès au financement des frais de scolarité.

Le gouvernement fédéral devrait modifier les règles de déductibilité des frais de scolarité pour qu'elles incluent davantage de coûts liés à la mise à niveau des compétences techniques et de vol et à l'expérience de travail. Le statut de la déduction fiscale au titre du Régime enregistré d'épargne-études (REEE) devrait être révisé pour offrir plus d'incitatifs au cotisant.

Il doit y avoir des programmes de financement pour encourager les employeurs à établir un programme de mentorat dans les entreprises et à parrainer des initiatives locales de sensibilisation aux carrières en aviation dans les écoles publiques. De nombreux excellents programmes ont été élaborés grâce au financement du gouvernement fédéral, mais ils sont sous-utilisés.

La résolution 2018-5 de la NATA, qui décrit le besoin d'un comité sur les compétences en aviation axées sur les régions nordiques et éloignées, est jointe au présent mémoire et comprend un résumé et un document d'accompagnement de trois analyses du marché du travail des territoires à l'appui des commentaires formulés dans le présent mémoire. L'information limitée sur les besoins en équipages de conduite fait ressortir le besoin d'une analyse démographique plus précise du secteur de l'aviation dans les régions nordiques et éloignées.

En conclusion, la 43e conférence de la NATA sur l'aviation dans les régions nordiques et éloignées se tiendra du 28 avril au 1er mai 2019 à Yellowknife. Au nom de la Northern Air Transport Association, j'aimerais inviter le comité à assister à notre conférence pour poursuivre cette importante discussion sur le perfectionnement des compétences en aviation.

Merci.

● (0935)

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): [*Difficultés techniques résolues*]

sur le carburant. J'imagine donc que les élèves finiront probablement par payer plus cher pour le carburant. Corrigez-moi si je me trompe.

Tout le monde peut se prononcer là-dessus.

M. Darren Buss: Pour ma part, je ne voudrais pas me prononcer sur la façon dont les entreprises répartissent leurs fonds ou paient leurs frais, mais il y a certainement de la place pour une réduction des taxes sur le carburant, particulièrement en Ontario.

M. Matt Jeneroux: Est-ce qu'une taxe sur le carbone, une taxe sur le carburant, augmenterait les coûts d'exploitation des écoles de pilotage et les coûts pour les élèves-pilotes?

M. Darren Buss: Je ne peux pas l'affirmer, mais je dirais que cela dépendra de chaque école.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Gooch, avez-vous des commentaires?

M. Daniel-Robert Gooch: Je n'ai vraiment rien à ajouter. Notre organisme n'a pas pris position au sujet de la taxe sur le carbone.

Nous avons considéré la situation de notre industrie en général, en fonction de nos priorités que nous avons, je pense, assez souvent exposées au Comité dans le passé. La taxe sur le carbone n'est pas un des aspects que nous avons pris en compte.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Priestley, voulez-vous intervenir?

M. Glenn Priestley: Je n'ai rien à dire.

M. Matt Jeneroux: C'est drôle parce que, la semaine dernière, le ministre a dit qu'il n'avait entendu personne lui mentionner que la taxe sur le carbone était nuisible.

En toute logique, l'augmentation des prix du carburant aurait une incidence sur les frais d'exploitation des écoles de pilotage. J'ai du mal à imaginer que cela ne représenterait pas un coût prohibitif pour les étudiants.

Il faut l'envisager. Je suis convaincu qu'à la faveur de cette étude, nous allons conclure que ce sera un fardeau pour bien d'autres acteurs.

Merci.

La présidente: M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec M. Fuhr.

Ma première question concerne le programme de formation.

Monsieur Buss, vous avez parlé des programmes gouvernementaux et des dépenses de contrepartie pour les achats admissibles. À l'heure actuelle, qui assume la contrepartie de ces dépenses? L'aéroport? L'Association?

M. Darren Buss: Il n'y a actuellement pas de contrepartie. Toutes les dépenses d'immobilisation doivent être assumées par l'entreprise.

M. Vance Badawey: Est-ce que les aéroports, qui abritent habituellement des centres de formation, sont détenus par des intérêts en propre? Dans ma région, je sais qu'ils travaillent en partenariat avec les municipalités. L'organisation demande parfois aux municipalités d'assumer une grande partie des dépenses en capital.

Ne pensez-vous pas que les choses risquent d'être plus difficiles pour la plupart des petits aéroports, parce que les municipalités n'ont tout simplement pas les moyens financiers pour ce genre d'immobilisations?

M. Darren Buss: C'est possible.

Comme vous le savez, les municipalités qui accueillent des écoles de pilotage ne sont pas toutes dans la même situation. Certaines ont plus de moyens que d'autres. Je dirais que les investissements dans les infrastructures, comme dans des installations et autres, pourraient constituer de bonnes sources de revenus.

En revanche, et je peux me tromper, je ne vois pas une municipalité investir dans des avions ou dans des simulateurs.

• (0940)

M. Vance Badawey: Certaines le font. J'ai fait partie de l'une d'elles.

M. Darren Buss: D'accord. C'est bon à savoir.

M. Vance Badawey: Cela dit, est-il possible, dans le cadre d'un partenariat avec une municipalité, de profiter de certains des actuels programmes d'infrastructure? Il pourrait s'agir de sciences et de technologie, d'innovation, de R-D ou simplement de programmes d'infrastructure de base.

M. Darren Buss: J'aimerais en savoir davantage à ce sujet. Vous et moi pourrions peut-être en parler plus tard.

M. Vance Badawey: Absolument.

Ma deuxième question, avant de passer à M. Fuhr, porte sur les projets pilotes en cours. Est-ce que l'Association ou les organismes avec lesquels vous travaillez ont incité les pilotes brevetés à suivre une formation? C'est ma première question.

La deuxième question est la suivante: cela donne-t-il également à ces pilotes la possibilité de passer à une licence supérieure pendant leur formation, selon les exigences en vigueur?

M. Darren Buss: Quand vous parlez de la possibilité de suivre une formation, parlez-vous de celle de devenir instructeur de vol ou de suivre une formation personnelle?

M. Vance Badawey: Les deux.

M. Darren Buss: D'accord.

La formation se fait toujours dans le contexte de la compagnie pour laquelle on travaille, car c'est elle qui la paie. Si je pilote des 737 pour Sunwing, la compagnie va payer pour toutes mes formations annuelles sur ce type. C'est la seule chose qui concerne un pilote à ce stade.

Quant à inciter des pilotes ayant déjà travaillé dans l'industrie à suivre une formation d'instructeur de vol, c'est une chose sur laquelle nous travaillons. Nous essayons de déterminer la meilleure façon de procéder.

M. Vance Badawey: Excellent. Merci.

M. Fuhr peut continuer.

M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.): Merci beaucoup.

J'aimerais parler brièvement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA, qui fait partie des programmes d'infrastructure.

Je me souviens que des représentants de Trail sont venus voir le caucus du Pacifique à Kelowna. Ils ont fini par obtenir une subvention assez généreuse du gouvernement fédéral pour refaire le revêtement de leur piste, ce dont ils étaient très heureux.

Pouvez-vous nous dire en quoi, selon vous, ce programme doit être bonifié? Êtes-vous au courant des besoins, monsieur Gooch?

M. Daniel-Robert Gooch: Je sais que nous sommes en train de compiler des chiffres à ce sujet. Je sais qu'il s'agit de 38 millions de dollars, mais ce programme est pratiquement bloqué depuis environ 18 ans.

Nous avons publié un document dans l'Emerson Review avec un chiffre, je crois, d'environ 75 millions de dollars par année pour vraiment répondre aux besoins. Je pense que c'est plus probablement entre 75 et 100 millions de dollars. Nous essayons de bien appréhender le problème, car les coûts de construction ne cessent d'augmenter. Dans certaines régions du pays, le coût des réparations de base est assez astronomique.

Je pense que le besoin est d'environ 75 à 100 millions de dollars.

M. Stephen Fuhr: Est-ce que cela comprend les aéroports partout au pays? Les besoins sont-ils différents dans le Nord? Je sais qu'il faut plus de temps et d'argent pour faire quoi que ce soit dans le Nord. Est-ce que cela inclut aussi les collectivités du Nord, ou ça ne s'applique qu'au sud du 49^e parallèle?

M. Daniel-Robert Gooch: Je vais laisser mon collègue parler de la situation dans le Nord, mais moins de 200 aéroports sont admissibles au PAIA. Il existe une exigence minimale en matière de service commercial, ainsi qu'un nombre maximal de passagers.

Quant à ce dont nous parlons, certains aéroports, qui peuvent abriter des écoles de pilotage, ne sont pas admissibles au PAIA parce leur niveau de trafic commercial est trop élevé. À l'autre bout du spectre, les aéroports qui ne desservent que l'aviation générale — ce qui est le cas de ceux où se trouvent la plupart des écoles de pilotage — ne sont carrément pas admissibles au PAIA. Le programme est vraiment important pour les aéroports qui sont admissibles, mais le groupe des élus ne comprend pas tout le monde et l'argent n'est pas tout à fait là pour répondre à la demande de ceux qui sont actuellement admissibles.

M. Stephen Fuhr: J'imagine qu'un financement accru et une éventuelle révision des conditions d'admissibilité seraient probablement bienvenus.

M. Daniel-Robert Gooch: Il vaudrait certainement la peine d'étudier les deux options.

Le chiffre de 75 à 100 millions de dollars que nous avons avancé était fondé sur les aéroports qui sont actuellement admissibles, n'est-ce pas? Si vous englobez l'aviation générale, c'est autre chose.

M. Stephen Fuhr: Monsieur Priestley, j'aimerais que vous nous donniez votre avis très rapidement, parce que le Nord est vraiment important.

M. Glenn Priestley: J'aime beaucoup le programme de la Medallion Foundation en Alaska. Il a été créé après le 11 septembre, quand il n'y avait pas d'assurance disponible et que le taux d'accidents était le plus élevé au monde.

Il est fondé sur le développement des compétences. La fondation verse des fonds conjointement à la FAA et à l'industrie. N'oubliez pas qu'il ne s'agit pas de simulateurs, mais d'appareils de formation au pilotage. Ces appareils ne bougent pas; un simulateur oui.

Medallion a installé des dispositifs de formation au pilotage dans les aéroports de l'Alaska grâce en partie au financement du PAIA. Soit dit en passant, le Nord n'en reçoit environ que 10 %, comme M. Gooch l'a fort bien fait remarquer, sur quelque 38 millions de dollars pour l'ensemble du pays. C'est ridiculement bas.

On pourrait, je crois, mieux employer ces fonds dans le cas d'entreprises comme Alkan Air, le principal fournisseur de services MEDEVAC au Yukon, et avec d'autres fournisseurs de services de ce type. Nous pourrions assurer l'entraînement de nos pilotes d'évacuation sanitaire en utilisant le financement pour positionner des simulateurs — des appareils de formation au pilotage, en fait — dans les aéroports. Ainsi, ils pourraient maintenir leur compétence.

Voilà ce qu'est le programme Medallion en Alaska. Il consiste à labelliser les compagnies et, celles qui ne sont pas membres du programme Medallion ne peuvent être affrétées par le gouvernement et ne peuvent faire affaire avec le gouvernement.

Voilà ce que je voulais vous dire.

● (0945)

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie nos témoins de nous avoir fourni des renseignements très utiles sur cette étude.

Nous allons suspendre la séance pour changer de témoins.

● (0945)

(Pause)

● (0950)

La présidente: Nous reprenons.

Nous accueillons maintenant: Dan Adamus, d'ALPA Canada, membre de la Air Line Pilots Association International; Mark Laurence, président national de l'Association des pilotes fédéraux du Canada; et Suzanne Kearns, professeure agrégée en géographie et aviation à l'Université de Waterloo. Bienvenue à tous.

Monsieur Adamus, voulez-vous commencer s'il vous plaît? Vous avez cinq minutes.

Capitaine Dan Adamus (président, Conseil Canada, Air Line Pilots Association International): Certainement. Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous.

Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant vous. Je m'appelle Dan Adamus. Je suis président d'ALPA Canada, membre de la Air Line Pilots Association International. Je suis pilote professionnel depuis 35 ans.

L'ALPA représente 61 000 pilotes professionnels au Canada et aux États-Unis. Je suis heureux d'avoir l'occasion de participer à l'étude du Comité sur les défis auxquels font face les écoles de pilotage au Canada.

L'ALPA est la plus importante organisation non gouvernementale de sûreté et de sécurité aérienne au monde. Au Canada, l'ALPA représente 5 500 pilotes travaillant dans 12 compagnies aériennes. Nos pilotes pilotent des appareils de transport de passagers et de fret.

Je vais vous faire part du point de vue d'un pilote professionnel et de quelqu'un qui connaît personnellement une profession et une industrie qui ont beaucoup changé au cours des dernières décennies, surtout depuis la déréglementation du secteur aérien à la fin des années 1980.

La diminution des salaires des pilotes depuis la déréglementation constitue la principale raison pour laquelle nous faisons maintenant face à une pénurie de pilotes. Entendons-nous, il s'agit là d'un principe économique élémentaire. Si on paie mieux, on attirera des candidats.

Il fut un temps où l'on estimait que le métier de pilote était lucratif, mais cela est chose du passé. De nos jours, les pilotes canadiens accusent un retard moyen d'au moins 20 % par rapport à leurs homologues américains. De plus, les transporteurs étrangers attirent des pilotes canadiens grâce à de généreux régimes de rémunération. Nous estimons que plus de 1 000 pilotes canadiens travaillent pour des compagnies aériennes étrangères.

De plus, comme le métier de pilote commercial n'exerce plus le même attrait que dans les années 1970 et 1980, il faut commencer à sortir des sentiers battus. Il est important de recruter de jeunes aviateurs, mais il est tout aussi important de stabiliser les effectifs d'instructeurs de vol, comme vous l'ont dit d'autres intervenants.

Le travail d'instructeur étant considéré comme un emploi de premier niveau, il n'y a que peu de raisons de continuer à enseigner plus longtemps que nécessaire, d'où les problèmes d'effectif que connaissent les écoles de pilotage de même que l'industrie.

Pourquoi cela? Eh bien, à cause de la façon dont les pilotes sont rémunérés: plus l'avion est gros, plus leur salaire est élevé. L'ancienneté dicte qui peut piloter les gros avions, et l'ancienneté n'est pas transférable d'une compagnie aérienne à l'autre.

C'est pour ces raisons que les instructeurs de vol choisissent de partir à la première occasion, afin d'établir leur position sur une liste d'ancienneté et de passer à un type d'avion plus gros.

Pour inciter les instructeurs à rester plus longtemps, nous suggérons que l'industrie de l'aviation s'aligne sur d'autres industries et reconnaisse les années de service et d'expérience aux fins de la rémunération. Autrement dit, le temps qu'un pilote aurait passé à faire de l'instruction serait comptabilisé dans son niveau de rémunération s'il décidait d'entrer dans une compagnie aérienne. L'inverse serait tout aussi valable, c'est-à-dire qu'un pilote en fin de carrière pourrait vouloir terminer ses dernières années comme instructeur de vol.

J'admets que ce modèle est très différent de la pratique actuelle et qu'il nécessiterait l'adhésion de tous les intervenants, mais on parviendrait ainsi à créer des cheminements de carrière plus stables et plus prévisibles pour les pilotes et le Canada pourrait demeurer un chef de file mondial dans le domaine de l'aviation.

Je vous remercie et j'ai hâte de répondre à vos questions.

• (0955)

La présidente: Merci beaucoup.

À vous la parole, monsieur Laurence.

M. Mark Laurence (président national, Association des pilotes fédéraux du Canada): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs membres du Comité. Merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître.

Comme nous l'avons entendu, cette pénurie de pilotes cause du tort aux écoles de pilotage et à l'industrie dans son ensemble. Elle touche même Transports Canada, qui a de la difficulté à attirer des pilotes afin de pourvoir ses postes d'inspecteurs.

En envisageant de faire carrière dans le domaine de l'aviation, les candidats doivent tenir compte de l'investissement en temps et en argent qu'il leur faudra pour obtenir leur licence, puis du rendement de cet investissement. Autrement dit, c'est un investissement de taille. D'autres carrières exigent un engagement semblable, mais le rendement en est beaucoup plus assuré.

Je dirais que le sommet d'une carrière dans l'industrie est de se retrouver dans le siège de commandant de bord du plus gros avion de la compagnie aérienne la plus importante et de gagner, bien sûr, le salaire le plus élevé qui soit. Pour une personne qui débute dans notre industrie, les chances d'atteindre ce sommet sont pratiquement nulles. Très peu de pilotes y parviennent.

Voyons donc quelles sont les meilleures perspectives de réussite pour un pilote qui fait ses débuts dans notre industrie. Il, ou elle, décroche un poste dans l'une des principales compagnies aériennes. Toutefois, cette situation pose un certain risque, car sa carrière

dépend entièrement de son état de santé. S'il tombe malade ou fait face à un problème quelconque, sa carrière est terminée, il doit repartir à zéro dans une autre industrie.

Les autres inconvénients sont liés au mode de vie. Comme le commandant Adamus l'a indiqué, les horaires sont établis en fonction de l'ancienneté des pilotes. Ceux qui ont plus d'ancienneté peuvent demander les affectations et les jours de congé qu'ils souhaitent. Les débutants doivent se contenter de ce que personne d'autre ne veut. Il est donc très difficile d'organiser sa vie personnelle.

Je ne parle même pas de sécurité. Cependant, les heures de travail sont longues. La journée commence très tôt et se termine tard dans la nuit. On vole toute la nuit en franchissant plusieurs fuseaux horaires. Ce n'est pas un mode de vie sain. Il est plutôt difficile, en partant, de faire régulièrement de l'exercice, de bien manger en voyage et de dormir un nombre d'heures suffisant. Le fait de passer de nombreuses nuits loin de chez soi nuit à la vie de famille. Les jeunes célibataires n'en souffrent pas trop. Comme ils n'ont pas beaucoup d'obligations, cette vie est plus facile à supporter. Cependant, pour les pilotes un peu plus âgés qui ont une famille, ces responsabilités rendent leur travail encore plus ardu.

Comme des témoins l'ont indiqué, les personnes qui désirent faire carrière dans cette industrie peuvent devoir déboursier jusqu'à 100 000 \$ pour leur formation. Ils commencent par être instructeurs de vol, ou à travailler pour de petits transporteurs aériens afin d'accumuler des heures et d'acquérir de l'expérience en vue de l'emploi qu'ils convoitent. L'un de mes membres a éclaté de rire quand je lui ai dit que le salaire de départ d'un instructeur de vol est proche du salaire minimum, soit 30 000 \$ par année. De toute sa carrière, il n'avait jamais vu un instructeur gagner autant.

Les titulaires de ces premiers postes ne font pas des semaines de 40 heures. Ils sont généralement rémunérés en fonction du nombre d'heures de vol, et les règlements permettent d'effectuer jusqu'à 72 heures, parfois 98 heures par semaine, selon la sous-partie régissant leur poste. Encore une fois, même sans parler de sécurité, le fait de travailler autant d'heures ramène la vie personnelle de tout un chacun à un régime de boulot-dodo.

Les débutants sont extrêmement vulnérables. Ils n'osent surtout pas se plaindre à leur employeur. Ils sont financièrement vulnérables, car il leur faut travailler pour payer leurs factures. Leur carrière est vulnérable, car ils doivent accumuler des heures de vol pour progresser. Leur manque d'expérience les rend vulnérables et les incite à faire toujours plus d'heures tandis qu'ils ne le devraient pas. Dénués d'expérience et d'assurance, ils n'osent pas refuser et ne se rendent souvent pas compte des dangers auxquels ils s'exposent.

Au bout de deux ou trois ans d'expérience, ils passent à leur prochain emploi aux commandes d'un plus gros appareil. Leur salaire n'augmente pas pour autant. Ils se retrouvent au bas de l'échelle salariale de l'entreprise, ce qui veut dire qu'ils doivent redescendre pour peut-être aller plus haut.

À cela s'ajoute l'instabilité traditionnelle de l'industrie. Les transporteurs aériens disparaissent, souvent à peine arrivés sur le marché. Lorsqu'un exploitant aérien ferme ses portes, les pilotes qui y travaillent depuis plusieurs années perdent leur ancienneté, puis ils se retrouvent au bas de l'échelle salariale chez leur nouvel employeur.

La carrière de pilote comporte d'énormes inconvénients. Elle présente aussi des avantages, mais les jeunes semblent préférer des carrières qui offrent le même genre de salaire, mais un style de vie meilleur. Plusieurs membres de mon association, qui ont beaucoup plus d'expérience que moi dans cette industrie, disent que les jeunes d'aujourd'hui sont plus futés que nous ne l'étions.

Merci beaucoup de m'avoir invité à vous parler. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1000)

La présidente: Merci.

C'est au tour de Mme Kearns.

Mme Suzanne Kearns (professeure agrégée, University of Waterloo, Géographie et Aviation, à titre personnel): Merci, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier sincèrement, mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir accordé cette occasion de m'adresser à vous aujourd'hui et des efforts que vous déployez dans ce dossier important. Le secteur du transport aérien du Canada est essentiel à son économie et à notre mode de vie. Cependant, on prévoit que d'ici 2036, le nombre d'aéronefs et de vols internationaux aura doublé, ce qui produira bien sûr des débouchés commerciaux, mais aussi des difficultés qui risquent de nuire à la viabilité du secteur.

Je vais me présenter brièvement, puis comme mes collègues vous ont déjà décrit le contexte en grande partie, je limiterai mes commentaires à cinq recommandations cruciales, dont vous trouverez les détails dans le mémoire que je vous ai remis.

Pendant mon adolescence, j'étais une fière cadette de l'air. Je participais à un programme qui offrait des bourses d'études et des cours de pilotage gratuits. Le programme des cadets de l'Air a permis à de nombreux jeunes Canadiens de faire carrière dans l'aviation. Il est important que vous en teniez compte dans votre étude.

J'ai par la suite obtenu ma licence de pilote professionnel, puis mes qualifications de vol aux instruments et multimoteurs, de même que sur avions et sur hélicoptères. J'ai obtenu un diplôme d'études collégiales en pilotage d'hélicoptère, puis un baccalauréat et une maîtrise en aéronautique. J'ai commencé à enseigner l'aviation à l'université à l'âge de 24 ans. J'ai terminé mon doctorat pendant que je travaillais à temps plein. Mon doctorat est en éducation.

Je donne donc des cours à des étudiants de premier et de deuxième cycle dans le domaine de l'aéronautique. Soulignons que je ne leur enseigne pas le pilotage, mais tout ce qui touche à l'aviation internationale, à la gestion de la sécurité et à la durabilité du secteur de l'aéronautique.

Je fais aussi de la recherche. J'ai publié quatre livres dans le domaine de l'aviation, dont un sur l'éducation axée sur les compétences. Je dirige plusieurs associations aéronautiques d'envergure internationale, principalement dans le domaine de la sensibilisation et de l'éducation.

Ma première recommandation concerne l'accès aux prêts étudiants pour les cours de pilotage.

Les prêts étudiants de la plupart des provinces ne couvrent pas les frais de vol. Dans un sondage mené en 2017, les élèves-pilotes ont soutenu que la partie la plus difficile de leurs cours de pilotage était l'élément financier et non l'acquisition des connaissances et des compétences requises. J'ai entendu de nombreuses histoires troublantes, comme ces familles qui doivent réhypothéquer leur maison pour financer l'éducation de leurs enfants, des étudiants qui

travaillent à temps plein de nuit pour gagner de l'argent et qui dorment dans leur auto pour en économiser, et ces autres étudiants qui ont décroché à peine quelques mois avant la fin de leurs études parce qu'ils n'avaient tout simplement plus d'argent. À mon avis, en offrant des prêts étudiants abordables aux élèves-pilotes, on contribuerait nettement à régler le problème de la pénurie de pilotes.

Ma deuxième recommandation consiste à ne pas exiger de remboursement de prêt des nouveaux pilotes pendant qu'ils travaillent comme instructeurs de vol ou servent dans des communautés nordiques ou éloignées.

Mes collègues ont parlé de ce contexte, mais comme les élèves-pilotes et les collectivités nordiques ne peuvent assumer les coûts salariaux sans cesse croissants de ces postes, un tel programme d'exonération du remboursement des prêts pourrait encourager les jeunes à choisir ces professions sans qu'elles deviennent excessivement coûteuses.

Ma troisième recommandation porte sur le fait que seulement 5 à 7 % des pilotes sont des femmes et qu'il y a très peu de diversité ethnique dans ce domaine. Il serait très utile de créer des parcours d'études et d'encourager les femmes et les minorités à choisir une carrière en aéronautique. À titre de référence, en août dernier, l'Organisation de l'aviation civile internationale a tenu un sommet mondial sur l'égalité entre les sexes dont l'objectif était d'atteindre un ratio de 50-50 dans le secteur de l'aéronautique d'ici 2030. L'établissement d'un équilibre entre les sexes dans ce domaine comblerait tout de suite une grande partie de la pénurie de pilotes.

Ma quatrième recommandation vise à ajouter aux programmes scolaires du primaire et du secondaire des matières en sciences, technologies, ingénierie et mathématiques, STIM, dans le domaine de l'aéronautique.

Ce domaine ne souffre pas seulement d'une pénurie de pilotes. Les professionnels de la maintenance, les contrôleurs aériens, les gestionnaires d'aéroport, les agents de bord et bien d'autres travailleurs sont très en demande. Je suis vice-présidente du programme OACI de la prochaine génération de professionnels de l'aviation qui vise à attirer, à former et à retenir de jeunes professionnels dans les carrières de l'aéronautique. Nous mettons l'accent sur une approche holistique, c'est-à-dire que nous nous occupons de l'ensemble des groupes professionnels qui font face à une pénurie plutôt que de nous concentrer sur celui des pilotes.

Enfin, je recommande que l'on envisage d'appliquer des méthodes de formation axées sur les compétences, qui peuvent améliorer l'efficacité de la méthode *ab initio*, ou la formation initiale des pilotes. Je recommande aussi que l'on accroisse le crédit réglementaire pour les heures effectuées dans un appareil de simulation de vol en vue d'obtenir une licence de pilote.

Je tiens à souligner que, dans le domaine de l'aviation, l'équilibre des ressources s'est toujours fait pour la tranche des pilotes en fin de carrière. Nous n'avons pas consacré le temps, les énergies et la recherche nécessaires pour examiner les défis auxquels les pilotes font face au début de leur carrière.

Bien qu'il soit difficile de répondre aux besoins actuels, il est crucial de reconnaître que le Canada pourrait tirer parti de la croissance du secteur de l'aéronautique pour se placer en tête de file mondiale dans ce domaine. Les universités, les fabricants, les exploitants et les organismes de formation du Canada se classent parmi les meilleurs au monde. Une stratégie nationale d'innovation en aéronautique réunissant les forces de tous ces organismes consoliderait la place qu'occupe notre pays parmi les grands de l'aéronautique mondiale.

Merci.

• (1005)

La présidente: Merci beaucoup et félicitations, en passant, pour vos réussites. Qui sait où cela vous mènera?

Nous passons à M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Messieurs, en vous écoutant ce matin, je n'ai pas pu m'empêcher de penser que ce travail est le pire au monde. Si vous présentez votre association d'une manière si négative, personne ne s'étonnera que nous manquions de pilotes. Je n'ai pas entendu une seule véritable recommandation, mais seulement une litanie de plaintes sur la gravité de la situation dans votre industrie.

Que suggérez-vous? Suggérez-vous que le gouvernement reprenne le contrôle du transport aérien? Les consommateurs de notre pays paient déjà les tarifs aériens les plus élevés au monde et sont taxés de tous les côtés. Que suggérez-vous pour résoudre ce problème?

Capt Dan Adamus: Je vais commencer.

Les pilotes dont vous parlez et que je représente jouissent aussi de certains avantages. Je vous dirais qu'il n'y a pas de meilleur bureau au monde que le poste de pilotage d'un avion, mais vous l'occupez seulement après avoir décollé et une fois en l'air. Tout le reste pose des problèmes, et Mark en a décrit une bonne partie. Je n'ai pas abordé ce problème, car je savais que d'autres témoins allaient le faire.

Nous faisons face à des défis. Notre profession ne ressemble aucunement à l'image que le grand public se fait d'elle, un emploi prestigieux très bien rémunéré qui nous permet de nous prélasser pendant 24 heures dans des villes exotiques. Ce n'est pas du tout le cas. Les pilotes des années 1970 vivaient peut-être ainsi, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Les jeunes choisissent un métier qui évalue un ensemble de facteurs comme la rémunération et les heures de travail. Quand ils comparent ces critères à ceux d'autres emplois, la profession de pilote ne semble plus si fabuleuse. Elle retombe au niveau de toutes les autres carrières ordinaires.

Au nom de l'industrie, je recommandais que nous changions nos modèles de rémunération. Celui que nous avons actuellement repose sur un système d'ancienneté. Mark l'a aussi souligné. Si l'entreprise fait faillite, il faut recommencer à zéro. Même avec 20 ans d'expérience, on se retrouve avec un salaire de débutant. Aucune autre industrie ne traite ses travailleurs comme cela.

Rien n'est prévisible dans notre industrie. Nous n'avons pas de stabilité. Les parents qui investissent 100 000 \$ pour les cours de pilotage d'un enfant achètent en quelque sorte un billet de loterie de 100 000 \$. Ils n'ont aucune idée de ce que rapportera leur investissement.

Nous tenions à souligner ces réalités pour que tout le monde soit pleinement conscient que cette industrie et la profession de pilote ne sont plus ce qu'elles étaient.

M. Ron Liepert: Vous suggérez que le gouvernement prenne la situation en main et commence à fixer des règlements.

Je pense que, pour les consommateurs, la déréglementation de l'industrie a sans doute été plus profitable qu'une industrie réglementée. Quel serait donc le résultat pour les consommateurs si le gouvernement faisait ce que vous proposez?

Capt Dan Adamus: Je ne demande pas au gouvernement de réglementer à nouveau l'industrie. N'y pensons pas. Je conviens que

la déréglementation avantage les consommateurs. Ce que je demande, c'est que le gouvernement encourage peut-être toutes les parties de l'industrie, tous les intervenants, à se réunir pour voir s'il serait possible d'adopter un modèle différent.

Comme je l'ai dit, les pilotes canadiens gagnent au bas mot 20 à 30 % de moins que les pilotes américains, et même 40 % dans certains cas. L'industrie du transport aérien aux États-Unis est plus robuste qu'elle ne l'a jamais été, et elle fait plus de profits que jamais.

M. Ron Liepert: Bon, d'accord, mais il y a probablement d'autres raisons. On dit souvent qu'aux États-Unis, la population est 10 fois plus nombreuse. Le transport aérien de ces gens dans tout leur pays est très coûteux.

Je ne veux pas vous donner l'impression que je défends les compagnies aériennes. Je veux être sûr que ce que nous envisagerons n'aura pas de graves répercussions sur les consommateurs. Comme je le soulignais tout à l'heure, avec nos taxes actuelles sur le carburant, la future taxe sur le carbone et l'augmentation quasi annuelle des frais d'administration aéroportuaire, je ne sais pas comment nous pourrions appliquer certaines de vos suggestions tout en maintenant un système qui n'oblige pas les consommateurs à payer des prix exorbitants pour se déplacer d'un bout à l'autre du pays.

• (1010)

M. Mark Laurence: Je ne pense pas avoir de réponse à vous donner. Cependant, je me souviens qu'en 1983, je me suis rendu de la Nouvelle-Écosse à Toronto pour la sélection du personnel navigant militaire, et mon billet d'Air Canada m'a coûté 500 ou 800 \$. C'était il y a 35 ans; de nos jours, on paie moins cher que ça pour le même trajet.

J'ai du mal à comprendre comment c'est possible. Normalement, les prix augmentent avec le temps.

M. Ron Liepert: D'accord.

La présidente: Nous allons passer à M. Fuhr.

M. Stephen Fuhr: Merci à tous d'être venus.

Je sais que votre temps est limité et que nous sommes ici pour parler des problèmes, mais je pense que nous savons tous qu'une carrière en aéronautique est fantastique. J'ai beaucoup aimé la période que j'ai passée dans l'aviation.

Je voudrais parler avec Mme Kearns de son expérience de la formation axée sur les compétences. Elle aide les débutants à trouver un premier emploi, mais une fois placés, il faut les former plus efficacement. Autrement dit, il faut probablement accélérer le processus de formation en utilisant tous les outils disponibles pour que ces débutants développent bien leurs compétences.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et peut-être nous dire où nous en sommes avec les licences de pilote professionnel et de pilote privé et comment, selon vous, nous pourrions améliorer notre utilisation de la formation axée sur les compétences?

Mme Suzanne Kearns: Soulignons que nos modèles de formation et d'octroi de licences sont fondés sur la compréhension d'une théorie et d'une méthode d'enseignement qui date de la Seconde Guerre mondiale. C'est essentiellement fondé sur un barème d'heures de vol. On désigne parfois cela sous le vocable de « régime prescriptif », c'est-à-dire que l'organisme de réglementation dresse une liste exigeant que les élèves passent 50 heures à apprendre telle ou telle technique, puis 15 heures à en apprendre une autre...

Le problème, maintenant que nous en savons davantage sur l'apprentissage des adultes et sur la formation en général, c'est que les élèves qui maîtrisent une technique sont parfois obligés de la répéter pendant 10 heures de plus parce que la réglementation les y oblige. On constate donc une certaine inefficacité dans ce système. Si l'instruction était mieux adaptée aux besoins des élèves, ils pourraient choisir d'appliquer les heures qu'il leur reste à une technique qu'ils ne maîtrisent pas aussi bien que la précédente.

C'est en 2009, si je ne m'abuse, qu'a été mis sur pied le Groupe d'experts sur les licences et la formation des équipages de conduite. Après avoir pris acte que nous ne possédions pas, à l'échelle de la planète, la capacité voulue pour former suffisamment de pilotes afin de répondre à la future demande mondiale, ce groupe s'est penché sur la question. Il est possible de prévoir les pénuries bien des années à l'avance, parce que les transporteurs aériens passent des commandes d'avions longtemps d'avance. Il est ainsi possible de prévoir le nombre de pilotes dont nous aurons besoin.

Comme nous n'avons pas la capacité mondiale de le faire, ce groupe a examiné des méthodes novatrices et, ce faisant, s'est intéressé à la formation axée sur les compétences. Il ne s'agit pas de quelque chose qui est propre au domaine de l'aéronautique. La profession médicale l'utilise déjà beaucoup. Il y a donc de nombreux résultats de recherche à examiner.

Essentiellement, cette démarche revient à étudier le métier de pilote professionnel et à consigner le genre de connaissances, de compétences et d'attitude dont il a besoin pour faire son travail. Il est ainsi possible de rédiger des énoncés de compétences pour chaque profession. L'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, dispose de ces énoncés de compétences pour toutes les grandes professions de l'aviation.

La formation axée sur les compétences est terminée une fois que l'élève possède toutes les compétences de l'énoncé le concernant. Au lieu de terminer sa formation au bout de 50 heures, l'élève n'a fini qu'après avoir fait la preuve qu'il possède les connaissances, les compétences et l'attitude requises.

Je le répète, mettre 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. Avant, quand l'élève avait fini sa formation théorique et qu'il commençait à travailler, son superviseur lui disait d'oublier tout ce qu'il avait appris avant, parce qu'il allait lui montrer comment faire son travail en conditions réelles. Eh bien, c'est un mauvais système. Nous devrions être en mesure d'harmoniser la formation avec les besoins réels des futurs pilotes dans le monde du travail.

Cet énoncé de compétences a été utilisé pour la licence de pilote en équipage multiple, qui est très utilisée dans la région Asie-Pacifique. Les élèves-pilotes partent de rien pour devenir premiers officiers en 18 mois. On recourt abondamment à des appareils de simulation de vol. Les élèves apprennent ainsi, dès le premier cours, à se comporter comme des pilotes de ligne.

M. Stephen Fuhr: Merci pour ces renseignements.

J'ai participé à une grande diversité de formations en tant qu'élève et instructeur. À quel moment pouvez-vous intégrer ce cadre d'apprentissage dans le processus de formation? Piloter un avion est un exercice très dynamique; vous ne serez pas nécessairement exposé à tout ce que vous apprendrez, que cela fasse partie ou non du programme de formation.

À quelle partie des étapes initiales de la formation pourrions-nous appliquer ce cadre d'apprentissage? Je constate qu'il est largement utilisé dans les étapes avancées de la formation, parce que les élèves ont déjà assimilé les notions de base. À quel moment des premières étapes faudrait-il intégrer ce cadre?

• (1015)

Mme Suzanne Kearns: Le programme menant à l'obtention d'une licence de pilote en équipage multiple démontre que ce cadre pourrait s'appliquer aux tout premiers stades de la formation d'élèves n'ayant aucune expérience de l'aviation. En fait, nous recourons de plus en plus aux technologies de simulation de vol pour offrir, dès le départ, un entraînement axé sur une mission précise.

Dès le premier jour, au lieu de leur imposer des exercices de mémorisation, nous demandons aux élèves de se préparer. Ils lisent les manuels à l'avance. Par la suite, ils s'installent dans le simulateur et font des simulations très simples en fonction d'une mission bien précise. Les exercices visent toujours un objectif réel et deviennent plus complexes au fur et à mesure.

Dans le cadre de la formation théorique, nous leur enseignons essentiellement le droit aérien, la navigation et les connaissances générales. Ces matières sont très cloisonnées. La recherche nous indique que nous enseignons de cette manière parce que c'est plus facile. Toutes les études démontrent que plus le contenu est cloisonné, plus les élèves mettent du temps à décroiser ces connaissances dans le monde réel.

Ce sont là des lacunes que nous pouvons corriger afin de réduire la durée de la formation. De plus, cela répond à la préférence de la plupart des élèves.

M. Stephen Fuhr: Dans quelle mesure, selon vous, la durée des premiers stades de la formation menant à l'obtention d'une licence de pilote privé ou de pilote professionnel serait-elle réduite?

Mme Suzanne Kearns: Je peux seulement vous répondre dans le contexte du modèle qui a démontré son efficacité dans d'autres régions du monde pour l'obtention d'une licence de pilote en équipage multiple: 18 mois pour devenir premier officier, sans aucune expérience préalable en aviation. Je ne crois pas qu'une licence de pilote en équipage multiple s'appliquerait ici au Canada, mais je pense que nous pouvons tirer des leçons de cette expérience et les intégrer à notre structure d'octroi de licences afin que l'accent soit placé davantage sur l'acquisition de compétences et moins sur le nombre d'heures de vol.

Le président: Monsieur Aubin, vous êtes le prochain.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être avec nous ce matin.

Je vais adresser mes questions à des personnes en particulier, mais que les autres témoins se sentent très à l'aise d'intervenir également.

Je vais commencer par vous, monsieur Adamus.

Dans vos propos préliminaires, vous avez dit que, si les salaires étaient meilleurs, il y aurait probablement plus de pilotes au rendez-vous. Vous avez dit qu'il y avait eu une baisse des salaires d'environ 20 % depuis la déréglementation. En supposant que les salaires soient rétablis au niveau auxquels ils étaient avant la déréglementation, serait-il quand même problématique de recruter des pilotes au Canada, compte tenu de notre réglementation sur les heures de vol qui est passablement différente de celle des États-Unis, par exemple?

[Traduction]

Capt Dan Adamus: À ce sujet, je dirais d'abord que le salaire de nos pilotes est, en moyenne, 20 % inférieur à celui que leurs homologues américains. Cet écart ne date pas de la déréglementation.

Lorsqu'une jeune femme ou un jeune homme choisit une carrière, il est certain que l'argent est un facteur important. Si nous augmentions les salaires, je suis persuadé que beaucoup plus de jeunes envisageraient de faire carrière dans l'industrie du transport aérien. Ils ne se laisseraient pas décourager par les défis dont a parlé Mark, qui sont tous très réels, et ils seraient capables de justifier leur effort. Comme le salaire serait intéressant, ils auraient le courage de relever ces défis. Je pense que les salaires sont un facteur très important de l'équation.

[Français]

M. Robert Aubin: Je comprends bien votre intervention, mais en situation de pénurie de main-d'oeuvre, l'étudiant pilote ou le pilote qui cherche un travail tient quand même le bon bout du bâton dans la négociation. Il a probablement devant lui plusieurs offres d'emploi.

À salaire égal, est-ce que les conditions de pilotage au Canada sont telles qu'elles poussent un pilote à aller travailler pour un compétiteur étranger?

Madame Kearns, je vous écoute.

[Traduction]

Mme Suzanne Kearns: Pour aller encore plus loin, je dirais que le Canada dispose d'une excellente infrastructure pour l'enseignement du pilotage, contrairement à bien d'autres pays. Selon les prévisions, la croissance de l'aviation dans la région Asie-Pacifique sera deux fois plus forte qu'en Amérique du Nord au cours des 20 prochaines années. Pourtant, de nombreux pays de cette région du monde n'ont pas la capacité d'offrir une formation au pilotage. Les salaires versés aux pilotes là-bas sont trois fois plus élevés que ceux que nous offrons à nos pilotes ici en Amérique du Nord. Voilà pourquoi nous assistons à un exode de pilotes canadiens vers cette partie du monde.

Rapidement, je dirais que la carotte à la fin de la carrière est certes importante, mais je signale au Comité que j'ai déjà été présidente du groupe appelé University Aviation Association qui représente environ 150 collèges et universités offrant des programmes en aéronautique. Le taux d'abandon moyen des étudiants inscrits à ces programmes est de 50 %.

Ces brillants étudiants adorent l'aéronautique, mais la plupart n'ont pas les moyens de terminer leurs études. Si nous arrivions à faire pencher ou à équilibrer la balance pour les soutenir dès le début de leur formation, les retombées seraient nombreuses.

•(1020)

[Français]

M. Robert Aubin: Je suis probablement l'un des plus vieux autour de cette table. Plusieurs personnes de ma génération et moi-même, quand nous avons commencé notre carrière, étions

entièrement dévoués à la compagnie pour laquelle nous travaillions. Nous nous imaginions travailler pour cette compagnie toute notre vie. Or ce n'est pas du tout la réalité des millénariaux, aujourd'hui. Certes, le salaire sera toujours important, mais ce n'est peut-être pas leur principal critère. Ils considèrent que la qualité de vie et la conciliation travail-famille sont très déterminantes.

L'industrie a-t-elle réussi à adapter les conditions de travail aux désirs des millénariaux?

[Traduction]

Capt Dan Adamus: Non, pas encore. Je suis tout à fait d'accord avec vous. J'ai 56 ans et je travaille pour la même compagnie aérienne depuis 34 ans. Il est peu probable que les aviateurs d'aujourd'hui travaillent aussi longtemps pour la même compagnie. Ils veulent avoir plus de choix et une plus grande mobilité. C'est pourquoi j'ai suggéré que le salaire soit fonction de l'expérience et du temps de vol: cela permettrait aux pilotes de passer d'une compagnie à l'autre, sans devoir recommencer à zéro.

Je sais que Porter Airlines a fait de l'excellent travail pour établir des jumelages, le groupe de vols que les pilotes effectuent chaque jour ou aux deux jours. Bon nombre de ces jumelages se font sur des vols de nuit ou d'une journée seulement; les femmes aiment travailler pour Porter parce qu'elles peuvent rentrer à la maison tous les soirs.

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur Adamus, je viens du secteur de l'enseignement, où l'ensemble des professeurs sont rémunérés en fonction de leur scolarité et de leur expérience. Sur papier, le système semble extraordinaire, mais si je perds mon poste à 58 ans et avec 25 ans d'expérience, aucune autre école ne voudra m'engager justement en raison de ma scolarité et de mon expérience. Je commanderais un salaire trop élevé par rapport à un jeune qui sortirait de l'école et qui commencerait au bas de l'échelle.

Il n'y a pas de solution miracle, ni dans le système actuel ni dans celui que vous proposez. Pourrait-on trouver une solution mitoyenne?

Madame Kearns, vous semblez avoir une solution.

[Traduction]

Mme Suzanne Kearns: Il est important de souligner qu'au Canada, il y a plus d'avions et de pilotes dans le secteur de l'aviation en général qu'au sein des lignes aériennes. Quand je parle de l'aviation en général, je parle des services assurés dans les régions éloignées et des petits transporteurs aériens. En fait, ce secteur compte un plus grand nombre de pilotes que les lignes aériennes. Dans ce secteur, bon nombre des métiers, comme celui d'instructeur de vol, conviennent mieux au mode de vie des gens qui ont des familles ou d'autres besoins.

Je pense que tous les pilotes souhaitent piloter des avions plus gros et plus performants. Ils aspirent tous à travailler pour les lignes aériennes. Le défi consiste donc à rendre ces postes attractifs. Il faut aussi insister sur le fait que cela ne concerne pas seulement les pilotes. Il existe de nombreuses carrières non traditionnelles dans le domaine de l'aéronautique, comme la mienne, qui vous permettent de travailler dans le secteur qui vous passionne. Vous pouvez également demander à ne pas voler durant certaines périodes de votre vie.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Aubin. Nous passons à M. Graham.

M. David de Burgh Graham: Je vous remercie, monsieur le président.

Quand j'ai commencé à piloter, mon instructeur m'a mis en garde contre le syndrome de divorce causé par l'aviation, que les anglophones désignent sous l'acronyme AIDS. Ironiquement, j'ai débuté ma carrière juste après mon mariage et j'ai obtenu ma licence juste avant de divorcer. Il avait donc tout à fait raison de dire cela.

En 2015, il s'est produit un incident que vous connaissez tous très bien, l'écrasement de l'avion de Germanwings. Un pilote ayant environ sept ans de formation était sur le point de perdre son certificat médical, ce qui aurait mis fin à sa carrière. Que pouvons-nous faire pour atténuer les risques pour les jeunes pilotes, les jeunes élèves? Avez-vous des idées à cet égard?

Ma question s'adresse à vous tous.

M. Mark Laurence: Je ne sais vraiment pas s'il est possible de prévenir une situation comme celle de Germanwings, mais en général, s'il était plus facile pour un élève de payer sa formation, s'il y avait un allègement fiscal ou une autre mesure lui permettant de franchir cette première étape. Ce serait probablement une bonne chose.

Capt Dan Adamus: Même si je n'en suis pas tout à fait certain, je pense que la tragédie de Germanwings n'aurait pas pu se produire ici, parce qu'au Canada, le médecin examinateur est obligé de signaler ce genre de problème à Transports Canada. Ce n'était pas le cas en Europe. Je pense qu'il y a une différence.

De plus, notre association de pilotes a un programme d'aide aux pilotes. C'est un programme très solide qui permet à un pilote qui traverse une période difficile que ce soit à cause de problèmes de santé mentale, de problèmes conjugaux, de problèmes financiers ou de toxicomanie. Dans le cadre de ce programme, le pilote peut venir discuter de son problème en toute confidentialité. Si l'on juge que ce problème pourrait avoir une incidence sur son dossier médical, le pilote est interdit de vol, mais il reçoit toute l'aide médicale dont il a besoin. Le taux de retour au travail de ces pilotes au terme de leur traitement est de près de 90 %.

Comme je l'ai dit, nous avons un excellent programme pour nous attaquer à ce problème particulier.

• (1025)

M. David de Burgh Graham: Madame Kearns, souhaitez-vous faire un commentaire?

Mme Suzanne Kearns: Il y a un vaste corpus de recherche sur la santé mentale dans le secteur de l'aviation. En gros, les chercheurs posent aux pilotes des questions comme: « Ressentez-vous parfois du stress? » ou « Ressentez-vous parfois de l'anxiété? » Les résultats indiquent que parmi la population des pilotes, beaucoup ont tendance à nier tout problème de santé mentale.

Je pense que cela remonte au premier temps de la formation au pilotage, quand les pilotes savaient pertinemment que s'ils perdaient leurs certificats médicaux, cela risquait de mettre fin à leur carrière. Il leur était donc beaucoup plus difficile de demander de l'aide ou même de reconnaître une faiblesse.

Je pense qu'il y a beaucoup à faire pour prévenir les problèmes de santé mentale au sein de la communauté de l'aviation, surtout chez les pilotes, et pour éviter ce genre de problèmes.

M. David de Burgh Graham: Je suis d'accord, sauf que j'ai tendance à ne plus ressentir de stress, parce que, quand j'apprenais à piloter, on m'a enseigné à aider les gens à garder leur calme face à un danger mortel. C'est une bonne façon de rester les pieds bien sur terre.

Quand Air Canada a racheté Canadian Airlines, comment le transfert de l'ancienneté s'est-il fait?

Capt Dan Adamus: C'est un arbitre indépendant qui s'en est occupé. Je n'ai pas participé aux négociations.

M. David de Burgh Graham: Cela illustre bien les lacunes en matière de transfert de l'expérience d'une ligne aérienne à une autre. Si ma mémoire est bonne, un pilote de Canadian Airlines comptant 25 ans d'expérience a obtenu environ trois années de crédit chez Air Canada.

Quelle est votre opinion à ce sujet? C'était il y a belle lurette.

M. Mark Laurence: J'ai entendu dire, en passant, que cette expérience n'a pas été très agréable. Je pense que la plupart des pilotes de CP Air sont aujourd'hui à la retraite, la question est donc probablement réglée.

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

Comment réagissent les pilotes modernes à l'idée d'accueillir de jeunes pilotes dans les sièges de service de la cabine de pilotage? Nous en avons parlé avec le groupe de témoins précédent. J'ai ma licence de pilote privé et je suis sur le point d'avoir ma licence de pilote professionnel, mais je ne l'ai pas encore. J'adorerais aller dans la cabine de pilotage quand je prends l'avion, vivre cette expérience et voir comment les choses se passent, mais depuis le 11 septembre, ce n'est évidemment plus possible.

Qu'en pensent les pilotes eux-mêmes?

Capt Dan Adamus: Je pense que c'est ce qui a éveillé mon intérêt pour le pilotage. J'ai toujours été fasciné par les avions qui sillonnent le ciel et, un jour, j'ai eu l'occasion de m'asseoir dans la cabine de pilotage durant un vol. Au début de ma carrière, on nous encourageait toujours à inviter des passagers dans la cabine, pour des raisons évidentes, mais depuis le 11 septembre, nous savons tous ce qui est arrivé.

Notre association a fait des démarches auprès de Transports Canada pour trouver une façon de permettre à un capitaine d'autoriser la présence de personnes ayant fait l'objet d'un contrôle approprié dans la cabine de pilotage. Par exemple, vous avez tous fait l'objet d'une vérification de vos antécédents en raison de votre travail parlementaire...

M. David de Burgh Graham: Vous seriez surpris de savoir à quel point c'est rudimentaire.

Capt Dan Adamus: ... et le titulaire d'une carte NEXUS a aussi fait l'objet d'une telle vérification. Ce sont des suggestions que nous avons faites à Transports Canada pour qu'on envisage un retour à cette pratique dans l'avenir.

M. David de Burgh Graham: Si nous comparons la profession de pilote à celle de pharmacien, par exemple, quel est le rapport entre les coûts initiaux et les revenus générés par la suite? Avez-vous un moyen de quantifier cela?

Mme Suzanne Kearns: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais en général, c'est l'un des facteurs qui pèsent lourd vers la fin de votre carrière.

Quand je discute avec des parents et des étudiants qui ont des notes vraiment élevées, les jeunes me demandent, avec raison: « Pourquoi je deviendrais pilote si je dois investir 75 000 ou 100 000 \$, en plus du coût de mes études universitaires, alors que j'ai les notes requises pour devenir ingénieur en aérospatiale et toucher un salaire dans les six chiffres à ma sortie de l'université? » C'est très difficile de répondre à cette question.

Si nous voulons attirer des gens dans cette profession, je pense que nous devons adopter une approche plus stratégique en rendant cette carrière viable.

La présidente: Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

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

Monsieur Laurence, dans leur formation pour devenir pilotes, les simulateurs de vol sont importants pour les étudiants. Compte tenu des récentes avancées technologiques, on peut espérer des améliorations dans la qualité de ces simulateurs en ce qui concerne la réalité de l'expérience de vol.

De quelle façon le recours aux simulateurs de vol peut-il résoudre la pénurie d'instructeurs dans les écoles de pilotage? De plus, quelles seraient les répercussions d'une utilisation accrue des simulateurs de vol sur la qualité de la formation?

[Traduction]

M. Mark Laurence: C'est une bonne question.

Je ne suis pas un expert des écoles de pilotage. Si vous parlez d'un simulateur de vol complet, il faut compter environ 20 millions de dollars. C'est donc hors de portée de la plupart des écoles. Je ne sais pas combien coûtent les appareils de formation au pilotage. Ils sont certainement efficaces pour apprendre les procédures et le vol aux instruments, par exemple. Ils sont donc très utiles.

Je ne suis pas vraiment certain.

• (1030)

M. Angelo Iacono: Quelqu'un d'autre à une idée?

Mme Suzanne Kearns: Les simulateurs de vol complets utilisés par les lignes aériennes coûtent extrêmement cher et sont hors de portée de la plupart des écoles de pilotage, mais il existe des dispositifs de plus faible fidélité qui coûtent autour d'un demi-million de dollars et offrent une fidélité suffisante pour la formation.

Du point de vue de la recherche, c'est la fidélité cognitive qui importe, ce qui veut dire que si le simulateur reproduit les processus mentaux internes durant la formation, cela est parfois plus important que la fidélité physique réelle du simulateur lui-même. Ces appareils moins coûteux peuvent être très efficaces pour la formation. Ils réduisent également le bruit et permettent aux élèves de piloter par mauvais temps, ce qui est un gros problème ici au Canada. C'est davantage une formation qui dure toute l'année. Les émissions de bruit...

Les simulations présentent beaucoup d'avantages.

[Français]

M. Angelo Iacono: D'accord.

Ma prochaine question s'adresse à vous, madame Kearns.

Grâce aux avancées technologiques, les étudiants ont la possibilité de suivre leurs cours en ligne. En France, par exemple, les étudiants des écoles de pilotage peuvent suivre une partie de leurs cours théoriques en ligne.

Pouvez-vous nous parler des avantages et des inconvénients de la formation en ligne? Quels sont les répercussions de la formation en ligne sur la qualité de la formation comme telle?

[Traduction]

Mme Suzanne Kearns: J'ai fait mon doctorat en éducation, plus précisément sur la conception structurelle de l'apprentissage en ligne. C'est donc l'une de mes spécialités. L'an dernier, j'ai mis au point un

cours à l'Université de Waterloo en partenariat avec l'OACI. Il porte sur les notions fondamentales du système de transport aérien. Il est tout à fait gratuit et présente les différents secteurs de l'aéronautique. Il a été suivi par des étudiants de toutes les régions du monde, non seulement par des pilotes, mais par tous les professionnels du secteur.

Si nous examinons l'histoire de l'apprentissage en ligne et de l'aviation, force est de constater que l'on a vite reconnu que la formation en ligne coûtait beaucoup moins cher. Un grand nombre d'entreprises du secteur de l'aviation n'ont pas tardé à l'adopter, sans vraiment savoir si elle leur permettait de réaliser efficacement leurs objectifs de formation. Nous avons donc vu apparaître une multitude de cours en ligne inefficaces et il a fallu beaucoup de temps pour que la science de l'apprentissage rattrape son retard et énonce les principes sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.

Aujourd'hui, même à l'ère de l'intégration des technologies, j'insiste vraiment sur le fait qu'en général, nous devrions recourir à la technologie la moins coûteuse qui permet de réaliser l'objectif d'apprentissage. C'est ce que nous appelons l'adéquation entre la tâche et l'outil: nous commençons par cerner le problème, puis nous trouvons un outil qui nous permettra de le résoudre. C'est le contraire de ce que nous avons longtemps fait en aviation, soit la recherche de l'outil idéal. L'outil est adapté à la tâche: nous trouvons une technologie vraiment géniale et nous nous demandons comment l'appliquer à l'aviation. Cet outil ne vise pas directement à répondre à un besoin particulier.

Je pense qu'il existe également beaucoup de possibilités d'apprentissage en ligne pour rejoindre plus de gens. Les écoles primaires et secondaires qui offrent des programmes en aéronautique ayant un lien avec les disciplines STIM en tireraient d'énormes bénéfices. Il a été démontré que l'apprentissage en ligne peut être très efficace dans la formation *ab initio* ainsi que pour la formation professionnelle, pourvu que cet outil soit utilisé de manière stratégique.

M. Angelo Iacono: Vous concluez donc que l'apprentissage en ligne pourrait être une solution à la pénurie de pilotes.

Mme Suzanne Kearns: Je pense qu'il présente beaucoup d'avantages et de potentiel.

M. Angelo Iacono: Bien sûr.

Capt Dan Adamus: Chaque année, les pilotes doivent suivre une formation au sol. Il s'agit d'une mise à jour sur les systèmes de bord, comme le système électrique. Aujourd'hui, tout l'apprentissage se fait en ligne. J'apprends beaucoup plus de cette façon que dans une salle de classe.

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame la présidente, je vais céder le temps qu'il me reste à M. Sikand.

La présidente: Vous avez une minute et demie.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Ma question s'adresse à tous. Dans le même ordre d'idées, je pense à l'industrie du camionnage. Il y a une pénurie de camionneurs, mais la technologie du camionnage autonome est en rapide essor. Comme il s'agit d'une activité commerciale, je ne parle donc pas de véhicules autonomes ni de la conduite de tous les jours.

Dans l'industrie du transport aérien, j'entends dire que des avions peuvent voler sans aide durant la quasi-totalité du trajet. Selon vous, est-ce que cela peut présager qu'un jour, il y aura moins de pilotes et un recours accru à la navigation aérienne autonome?

Mme Suzanne Kearns: La réponse courte, « ce n'est pas dans un proche avenir ». Les aéronefs pilotés à distance ont leur propre structure réglementaire. C'est le terme que l'Organisation de l'aviation civile internationale utilise pour les drones; ils sont téléguidés. Les avions autonomes en font partie.

Dans le cas d'Uber Air, par exemple, certaines des nouvelles technologies utilisant des systèmes autonomes et certains systèmes téléguidés ont un lien de commandement et de contrôle avec une station de pilotage à distance qui permet à des pilotes d'intervenir au besoin, mais toute cette technologie de pilotage à distance a une influence destructrice sur l'aviation traditionnelle. Nous essayons encore de comprendre et de gérer tout ça.

Les normes internationales ne sont pas encore adaptées aux systèmes d'aéronefs pilotés à distance. C'est un nouvel enjeu qui risque de changer la donne à l'avenir.

• (1035)

M. Gagan Sikand: Monsieur Adamus, j'ai seulement besoin d'un oui ou d'un non. Ne pourrions-nous pas avoir une échelle salariale universelle pour les pilotes du monde entier, compte tenu de la nature du travail?

Capt Dan Adamus: Je pense que nous devrions commencer par le Canada.

La présidente: Nous devrions faire preuve de leadership.

Nous allons passer à Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. Je compte partager mon temps de parole avec mon collègue, M. Jeneroux.

Je vais peut-être réitérer la dernière question de mon collègue d'en face. Tout d'abord, je tiens à vous remercier d'être des nôtres aujourd'hui. J'ai été vraiment sensible non seulement à votre témoignage, mais aussi à ceux du groupe précédent et à toutes les recommandations. Je suis sûre que nous allons prendre le temps de les examiner très attentivement.

Je comprends également que le fait de cerner et de comprendre les défis auxquels fait face une industrie peut, si les participants sont d'accord, amener à les changer en perspectives d'avenir et à trouver des solutions. Je pense que c'est ce que nous essayons de faire.

Compte tenu de l'incertitude qui a été mise en lumière dans votre témoignage et du manque de prévisibilité qui découle du modèle salarial actuel dont vous parliez, ainsi que du nombre d'associations et d'intervenants au sein de votre industrie, ma question comporte deux volets.

Faut-il vraiment que le gouvernement joue un rôle de premier plan dans la conversation sur un modèle salarial différent? Quelle place les syndicats occuperaient-ils dans cette conversation?

Capt Dan Adamus: Il y a eu des discussions avec les intervenants de l'industrie sur ce dont j'ai parlé, mais c'est tout. Si nous voulons vraiment trouver des solutions permanentes, quelqu'un devra donner un petit coup de coude aux intervenants de l'industrie. Je pense que le gouvernement a un rôle à jouer à cet égard.

Mme Kearns a mentionné plus tôt que notre pays a peut-être besoin d'une stratégie dans le secteur de l'aviation. L'industrie pourrait notamment examiner différents modèles de rémunération.

Ce ne sera pas une tâche facile, et je suis le premier à l'admettre, mais nous sommes certainement prêts à faire notre part, parce que nous voulons une solution sur mesure pour le Canada. La dernière chose que nous voulons en tant que pilotes, c'est de dire que nous n'avons pas suffisamment de pilotes, alors ouvrons nos frontières et

laissons entrer des pilotes de l'étranger. Je suis prêt à faire tout ce qu'il faut pour en arriver là.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci.

Je suis curieux de savoir si cela ne pourrait pas faire partie de la stratégie aérospatiale attendue depuis longtemps et que le ministre de l'Innovation promet depuis longtemps. Je crois que c'est en juin 2016 qu'il a dit qu'il la déposerait, et nous attendons toujours.

Toutefois, j'aimerais clarifier quelque chose que vous avez dit plus tôt au sujet de quelqu'un qui arrive dans l'industrie avec 20 ans d'expérience et qui touche essentiellement le même salaire qu'un débutant.

Aidez-moi à comprendre pourquoi. Si vous êtes une compagnie aérienne, est-ce que vous accueillez avec enthousiasme ces personnes qui ont 20 ans d'expérience, par opposition aux nouveaux diplômés, si vous voulez? Je pense que si vous avez 20 ans d'expérience, vous êtes beaucoup plus attrayant pour une compagnie aérienne que si vous êtes un nouveau diplômé.

C'est vous qui l'avez dit, monsieur Adamus, et je ne comprends toujours pas pourquoi c'est le cas.

Capt Dan Adamus: C'est exactement le problème que j'essayais de soulever ici. Je vais vous donner un exemple concret.

Il y a environ quatre ans, Kelowna Flightcraft avait le contrat de Postes Canada avec Purolator. L'entreprise l'avait depuis une vingtaine d'années. Le contrat devait être renouvelé. Il est plutôt allé à Cargojet. À l'époque, Kelowna Flightcraft comptait environ 150 pilotes. Étant donné qu'elle avait perdu le contrat, elle a dû mettre à pied environ 120 pilotes. Environ 120 pilotes se sont retrouvés dans la rue à chercher un emploi.

Chaque compagnie aérienne a sa propre liste d'ancienneté. Les droits d'ancienneté ne sont pas transférables. Ces 120 pilotes devaient chercher un autre emploi. Peu importe où ils allaient trouver un emploi, ils commenceraient au bas de l'échelle. Il y a quelque chose de fondamentalement injuste là-dedans.

M. Matt Jeneroux: Pourquoi commencer comme débutant? Qui les paie comme s'ils en étaient à leur première année de service? Est-ce la compagnie aérienne qui a pris la décision de les payer au seuil minimal ou est-ce par l'entremise de l'association...

• (1040)

Capt Dan Adamus: C'est une combinaison des deux, mais ils sont embauchés comme nouveaux et occupent un poste de premier échelon, soit premier officier sur un petit aéronef, probablement.

M. Matt Jeneroux: Peuvent-ils en appeler?

Capt Dan Adamus: Non, c'est basé sur l'ancienneté, et ils sont les derniers sur la liste d'ancienneté.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

Mme Suzanne Kearns: J'interviens très brièvement pour préciser que c'est une pratique particulière aux compagnies aériennes. Dans l'aviation d'affaires, c'est complètement différent. De plus, l'aviation générale ne fait pas partie du secteur du transport aérien. Généralement, le problème des listes d'ancienneté n'est pas le même. Dans le cas présent, on parle expressément des compagnies aériennes.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

La présidente: M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Non seulement notre comité, mais beaucoup d'autres se sont fait dire que nous nous trouvons dans une situation de crise dans le domaine des ressources humaines dans de nombreux secteurs. On a parlé plus tôt de l'industrie du camionnage, de l'industrie maritime, des médecins, des pilotes et des métiers.

Ma première question est par rapport aux efforts de votre industrie pour chercher avec d'autres des solutions globales à la crise des ressources humaines.

Mme Suzanne Kearns: Je ne sais pas si le fait de travailler avec d'autres secteurs industriels à l'extérieur de l'aviation... Je ne sais pas si c'est ce que nous faisons généralement, mais je dirais que dans le secteur aéronautique, il y a une grande diversité de catégories d'emplois. Nous avons de tout, de l'accueil, qui sont des emplois d'agent de bord, jusqu'aux pilotes, des emplois qui, bien sûr, font appel à des compétences professionnelles qui prennent des années à acquérir, en passant par les ingénieurs d'entretien, qui exigent un apprentissage, et tout le reste.

Bien sûr, nous avons besoin de pilotes, mais j'aime considérer les pilotes comme des facilitateurs d'emploi. Chaque pilote en exercice... Je pense qu'Air Canada a 3 500 pilotes, mais pensez aux dizaines de milliers d'emplois qui sont liés à ce rôle des pilotes de mettre ces aéronefs au service des transporteurs.

Je ne sais pas si nous faisons du recrutement et de la sensibilisation interdisciplinaires comme nous le pourrions, mais je dirais qu'il y a énormément de diversité dans l'aviation.

M. Vance Badawey: Avant de céder mon temps de parole à M. Graham, je suggérerais comme message que l'industrie devrait envisager effectivement de travailler avec d'autres industries. Je vous donne un exemple.

Prenons le secteur maritime, qui a le même problème avec les ingénieurs qui travaillent dans les salles des machines. Lorsque nous examinons les capitaines de navire et les pilotes d'avion — et la liste ne s'arrête pas là —, nous voyons qu'il y a un lien par rapport à l'enjeu plus large des ressources humaines et aux solutions qui s'offriraient, ce qui pourrait s'appliquer de manière cohérente à l'ensemble.

Il est plus facile pour le gouvernement de mettre en place des programmes de financement lorsque les enjeux sont homogènes dans ce cadre de ces derniers. Oui, il peut y avoir des anomalies en ce qui concerne des points précis de l'industrie, mais ces anomalies peuvent être précisées dans le cadre de cette collaboration et ainsi corrigées, avec un peu de chance, dans le cadre d'un programme plus vaste, au lieu de sortir du même moule ou de cloisonner des programmes différents dans chaque secteur. Je souhaite que cela se produise afin que nous soyons en mesure de mettre en place des incitatifs.

Nous sommes également en mesure de jumeler les dépenses en capital à ces intérêts, que ce soit avec les municipalités, les régions, les provinces ou les secteurs.

Troisièmement, il y a des mécanismes que nous pouvons mettre en place pour faciliter le recrutement ainsi que le maintien en poste et la mise à niveau des compétences des personnes qui sont déjà dans le secteur.

Enfin, vous pouvez envisager de venir ici non seulement lorsque vous êtes convoqué, mais aussi en tant qu'association qui vient nous voir plus souvent, afin que nous puissions suivre de cette façon les besoins que vous avez.

Voilà ce que je mets de l'avant après vous avoir écoutés ces dernières heures, et, pour ce qui est du message, qui pourrait vous être utile.

Sur ce, David, vous êtes prêt.

M. David de Burgh Graham: Je pense qu'il me reste environ 20 secondes.

La présidente: Il vous reste 50 secondes.

M. David de Burgh Graham: Je vais en prendre 50.

Nous avons beaucoup parlé, surtout avec le groupe précédent, de la possibilité que des pilotes expérimentés transmettent leurs connaissances à de nouveaux pilotes. À simple titre d'information, si j'étais un pilote avec 200 heures à son actif qui cherchait à aller dans le commercial et que je voulais recevoir la formation d'un pilote ayant 25 000 heures à son actif et 30 ans d'expérience, combien me coûterait-il de plus par heure de formation que l'instructeur de classe 2 que j'ai actuellement?

Capt Dan Adamus: À l'heure actuelle, les instructeurs de vol n'ont pas autant d'expérience, parce qu'ils sont passés à des avions plus gros. C'est en quelque sorte le noeud du problème. Ce que nous disons, c'est que si nous pouvions inciter ces pilotes ayant toute cette expérience à revenir enseigner, peut-être à la fin de leur carrière, tout le monde y gagnerait, je crois. C'est l'une des choses que l'ensemble de l'industrie doit envisager.

La présidente: Merci.

Je remercie beaucoup les témoins de ce matin. C'était très instructif.

Avant de lever la séance, nous avons les prévisions budgétaires de la motion M-177. J'ai besoin que quelqu'un propose l'adoption du budget dont vous êtes saisis.

• (1045)

M. Matt Jeneroux: J'ai une question.

La présidente: Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Il semble y avoir beaucoup de personnes qui viennent en avion. Il y en a une de Palm Springs, à 1 500 \$. Il y en a un d'Utopia, qui est, j'imagine, comme je l'appelle souvent, Edmonton Riverbend.

Des voix: Oh, oh!

M. Matt Jeneroux : Vous pouvez l'appeler d'un autre nom, peut-être.

Avons-nous vérifié s'il y avait une salle de vidéoconférence à cet endroit-là? J'imagine que la vidéoconférence est possible dans un endroit comme Palm Springs.

La présidente: Je pense que oui. Ils préféreraient peut-être que cela se fasse par vidéoconférence.

Je vais demander à la greffière de répondre.

La greffière du Comité (Mme Marie-France Lafleur): Beaucoup veulent venir en personne parce qu'elles croient que c'est une question très importante et que le message est différent par vidéoconférence.

De plus, nous prévoyons un budget pour leur transport, et si elles utilisent plutôt la vidéoconférence et que cela coûte moins cher, nous avons au moins la marge de manoeuvre et l'argent pour...

La présidente: ... pour apporter le changement.

La greffière: Exactement.

M. Matt Jeneroux: Leur suggérons-nous? Leur disons-nous que la vidéoconférence est une option?

La greffière: Oui, j'offre les deux.

La présidente: Je crois comprendre que nous encourageons le plus possible la vidéoconférence.

M. Matt Jeneroux: Ma deuxième question porte sur le nombre de réunions que nous envisageons. Je crois comprendre que quatre réunions sont prévues. Est-ce bien ce à quoi nous pensons?

La présidente: La décision n'est pas finale, mais d'après nos autres études, quatre réunions devraient suffire. Cette question semble susciter beaucoup d'intérêt.

M. Matt Jeneroux: Si vous me le permettez, madame la présidente, avons-nous un sous-comité? Je ne suis pas au courant, mais il me semble que certaines de ces décisions pourraient au moins être soumises au sous-comité avant d'aboutir ici.

La présidente: Tout doit être renvoyé au Comité. Jusqu'à présent, nous avons réussi à...

M. Matt Jeneroux: Je pense simplement que nous pourrions simplifier les choses si un sous-comité...

La présidente: Nous ne consacrons pas beaucoup de temps aux travaux du Comité, mais nous avons un bloc de 15 minutes à notre prochaine réunion pour examiner ce qui est en suspens et ainsi de suite.

M. Matt Jeneroux: Je favoriserais une réunion du sous-comité, peut-être, pour examiner certaines de ces choses.

La présidente: Eh bien, nous pouvons certainement faire cela, c'est sûr.

Y a-t-il d'autres questions sur le budget?

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

La présidente: C'est approuvé.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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