



Document présenté par

l'Association du transport aérien du Canada

au

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE
ET DES COLLECTIVITÉS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Observations de l'ATAC concernant la motion M-177

Recommandations à l'intention du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités (écoles canadiennes de formation au pilotage)

Le 4 décembre 2018

Table des matières

Vue d'ensemble.....	3
À propos de l'ATAC.....	3
Recommandations	3
Pénurie de main-d'œuvre en aviation	6
Devenir pilote.....	6
Le parcours professionnel typique d'un pilote	7
Notes d'allocution	9
Questions et réponses	11

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 apprentis pilotes
- 2) Soutenir les écoles de pilotage
- 3) Soutenir la recherche
- 4) Soutenir la sensibilisation

Ce document contient également des renseignements généraux sur divers sujets, comme la façon de 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 délivrées au Canada.

Darren Buss est le représentant de l'ATAC pour la formation au pilotage et les questions liées au marché du travail, ce qui comprend la pénurie actuelle de pilotes. Darren possède une licence de pilote de ligne et 13 ans d'expérience en tant que pilote professionnel. Il est le vice-président de l'ATAC et siège également au conseil d'administration du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA). En 2005, il a obtenu un diplôme en aviation et technologie aérospatiale du Collège Seneca. Depuis, il a travaillé pour des exploitants aériens en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, grim pant peu à peu les échelons pour devenir pilote, pilote formateur, puis directeur. 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. Il a aussi travaillé comme concepteur logiciel.

Recommandations

1. Mettre en place un programme de prêts étudiants garantis par le gouvernement pour la formation au pilotage (Soutenir les étudiants)

Le manque de financement est la raison la plus souvent invoquée par ceux qui décident d'abandonner leur formation de pilote ou qui y renoncent d'emblée. Offrir du financement rendrait le secteur de l'aviation plus attrayant et donnerait aux décideurs un outil de plus pour remédier aux pénuries les plus pressantes, comme dans les domaines de l'instruction en vol et de l'évacuation médicale. Un programme incitatif semblable est déjà offert au personnel médical travaillant dans les régions éloignées.

L'ATAC a entrepris des consultations avec des banques commerciales afin de créer un programme de prêts étudiants à l'intention des futurs pilotes. Les banques ne souhaitent manifestement pas se

mouiller sans garantie du gouvernement. Heureusement, il suffirait d'un engagement relativement modeste de la part du gouvernement pour que l'on puisse créer un programme national de prêts étudiants à l'intention des futurs pilotes, qui permettrait aussi d'inciter les pilotes brevetés à accepter des postes dans les secteurs où les besoins sont les plus criants. L'ATAC estime qu'un engagement de moins de 5 millions de dollars par année, sur 10 ans, serait suffisant pour concrétiser ce projet. Ce chiffre s'appuie sur une participation estimée de 600 pilotes par année :

- Quelque 600 pilotes commerciaux formés annuellement (vols intérieurs seulement).
- Dans le pire des cas, tous ces pilotes emprunteraient un montant équivalent au coût total de la formation (75 000 \$).
- Ainsi, 600 pilotes par an x 75 000 \$/pilote = 45 millions \$ par an d'emprunts bancaires.
- Le taux de défaut de paiement modélisé est de 10 %, soit environ 4,5 millions \$ par an en versements impayés.

2. Approuver la proposition d'étendre le PAIMTE à la formation des pilotes (Soutenir les étudiants)

Le Programme d'apprentissage intégré en milieu de travail pour étudiants (PAIMTE) est un excellent programme de perfectionnement professionnel qui a aidé des milliers d'étudiants à acquérir des compétences pratiques. Il a été proposé d'élargir la portée de ce programme pour inclure les pilotes souhaitant devenir instructeurs de vol ou pilotes d'hydravion. Cela permettrait de multiplier le nombre d'instructeurs et, par conséquent, d'accroître la capacité du Canada de former des pilotes. La proposition a été accueillie favorablement par l'industrie et le gouvernement, mais elle n'a pas encore été mise en œuvre.

3. Aider les écoles de pilotage à investir dans les nouvelles technologies et l'infrastructure (Soutenir les écoles de pilotage)

En règle générale, les aéronefs des écoles de pilotage canadiennes sont plus âgés que les pilotes à leur bord. Les appareils plus récents sont souvent plus silencieux et écoénergétiques. De plus, ils ressemblent davantage aux appareils de transport modernes que les étudiants seront appelés à piloter sur le marché du travail; ils constituent ainsi des outils de formation plus efficaces. Les simulateurs¹ ont révolutionné le secteur, mais puisqu'ils coûtent presque aussi cher qu'un nouvel aéronef, il s'agit là encore d'une technologie dont doivent se passer la plupart des écoles de pilotage.

À l'état neuf, un aéronef d'entraînement monomoteur coûte généralement autour de 400 000 \$US, et un aéronef multimoteur coûte au minimum 700 000 \$US. Un dispositif d'entraînement au vol certifié (DEV), ou simulateur, coûte au minimum 300 000 \$US pour un aéronef monomoteur, et ce prix grimpe à plusieurs millions de dollars pour les plus gros appareils. Idéalement, une école de pilotage a sept aéronefs monomoteurs pour chaque aéronef multimoteur en sa possession, et autant de simulateurs que son budget et l'espace le lui permettent. Il s'agit là d'énormes dépenses en immobilisations pour de petites entreprises aux marges de profits minimes.

¹ Il existe plusieurs types de dispositifs d'entraînement de vol pour simuler un aéronef et son environnement, dispositifs qui sont plus ou moins complexes. Ils sont classés selon deux catégories (« dispositifs d'entraînement de vol » et « simulateurs d'aéronefs ») par Transports Canada. Afin de simplifier le texte, « simulateurs » renvoie globalement à tous ces dispositifs dans le présent document.

Un programme gouvernemental d'appariement des dépenses pour les achats admissibles (aéronefs, simulateurs, agrandissement des installations pour abriter les simulateurs, etc.) permettrait aux écoles de faire ces investissements primordiaux et ainsi d'accroître presque immédiatement la capacité de former de nouveaux pilotes. De plus, en donnant la préférence aux aéronefs fabriqués au Canada, un tel programme pourrait stimuler l'industrie aérospatiale canadienne. Par exemple, le gouvernement pourrait accorder 1 \$ pour chaque dollar dépensé pour l'achat d'aéronefs et de simulateurs fabriqués à l'étranger, et 1,20 \$ pour chaque dollar dépensé pour l'achat de produits fabriqués au Canada.

En principe, chaque aéronef ajouté à la flotte d'une école de pilotage permet de former sept pilotes supplémentaires par année.

4. Établir des organismes de formation agréés (Soutenir les étudiants et les écoles de pilotage)

Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) est le fondement réglementaire de toutes les activités d'aviation au Canada. Il demeure essentiellement le même depuis son entrée en vigueur en 1996. Pourtant, les choses ont bien changé depuis. Par exemple, la technologie des simulateurs a évolué, et les techniques de formation reposent de plus en plus sur des faits probants et mettent davantage l'accent sur des compétences précises. Le libellé du RAC, issu des mentalités du début des années 1990, fait obstacle à l'utilisation de ces avancées dans la formation initiale des pilotes, seulement parce qu'elles étaient inédites à l'époque où le RAC a été formulé. Le processus auquel le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) doit se soumettre pour modifier le RAC est long et laborieux, mais il y a une autre façon de faire.

Le modèle des organismes de formation agréés (OFA) est employé dans plusieurs pays. Il permet aux écoles de pilotage de se conformer aux exigences réglementaires et d'obtenir les résultats attendus, mais en prenant un chemin différent. Par exemple, si la réglementation exige un minimum de 45 heures de vol, dont 5 heures maximum dans un simulateur approuvé, pour l'obtention d'une licence de pilote privé, un OFA pourrait démontrer que faire 20 de ces 45 heures dans un simulateur approuvé produit des pilotes tout aussi compétents, sinon plus. Une fois son programme autorisé, l'OFA peut offrir une formation qui produit des pilotes hautement qualifiés, tout en réduisant sa pollution sonore et atmosphérique, et souvent à moindre coût. Les pilotes ainsi formés doivent se conformer aux mêmes normes et réussir les mêmes évaluations que ceux ayant suivi une formation traditionnelle. Ce modèle pourrait également paver la voie à l'utilisation de techniques axées sur des données probantes et des compétences précises dans le cadre des formations initiales, ce qui permettrait aussi d'accroître leur efficacité.

L'ATAC et Transports Canada travaillent ensemble à l'élaboration d'un cadre d'OFA depuis quelques années. Chaque année, on nous annonce que le cadre est presque prêt. L'ATAC est d'avis qu'il serait dans l'intérêt du grand public, des pilotes et de l'industrie de l'aviation d'approuver dès que possible un cadre d'OFA judicieusement élaboré.

5. Soutenir les activités de recherche (Soutenir la recherche)

Les décisions éclairées passent par des données fiables. Une étude rigoureuse sur les facteurs dissuadant les gens de faire carrière en aviation, notamment les membres des groupes sous-représentés tels que les femmes et les Autochtones, contribuerait à une prise de décisions judicieuses quant à l'attribution du financement.

L'ATAC recommande au gouvernement d'allouer des ressources à la conduite d'une telle étude, que ce soit à l'interne ou par l'entremise d'une organisation comme le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA).

6. Soutenir les activités de sensibilisation (Soutenir la sensibilisation)

Toute solution à long terme à la pénurie de main-d'œuvre actuelle doit comporter un volet sensibilisation auprès des non-initiés au secteur de l'aviation. On entend entre autres par-là les jeunes, les travailleurs d'autres industries qui ont été mis à pied ou qui souhaitent amorcer un changement de carrière, de même que les candidats étrangers qui pourraient vouloir s'installer au Canada.

L'ATAC recommande au gouvernement d'offrir du financement aux associations, comme l'ATAC, en position d'organiser des activités de sensibilisation à l'échelle du Canada et à l'étranger.

Pénurie de main-d'œuvre en aviation

Le Canada fait face à une grave pénurie de pilotes, et on prévoit une augmentation imminente de la demande. Pour répondre à la demande en vols intérieurs attendue d'ici 2025, l'industrie devra former 50 % plus de pilotes chaque année. Les méthodes traditionnelles de recrutement ne suffisent plus; nous devons attirer et maintenir en poste un plus large échantillon de travailleurs admissibles. Seulement 7 % des pilotes sont des femmes, et encore moins sont autochtones. L'absence de financement pour payer la formation initiale s'avère un obstacle pour bien des gens.

Une formation de pilote professionnel coûte généralement autour de 75 000 \$. Il existe peu ou pas de programmes de financement (gouvernemental ou autre) pour couvrir ces coûts. Donner accès à une aide financière rendrait le secteur de l'aviation plus attrayant, et cela permettrait de mettre en place des programmes incitatifs pour les postes en grande demande.

Devenir pilote

Une des façons de devenir pilote d'avion professionnel au Canada est de suivre un cours intégré menant à l'obtention d'une licence de pilote commercial, avec qualification de vol aux instruments, dans une école approuvée par Transports Canada (cours CPL(A)/IR). Cette formation dure entre 9 et 36 mois, mais elle s'échelonne généralement sur 18 mois. Elle doit inclure au moins 400 heures d'instruction au sol et 190 heures de vol, toutes effectuées selon certains critères. Les étudiants des programmes intégrés 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 du programme, les étudiants seront qualifiés pour piloter des aéronefs multimoteurs monopilotes au sein de services aériens

commerciaux. Cependant, sans expérience de travail, les débouchés sont limités. Le coût d'une telle formation peut varier, mais la somme de 75 000 \$ est représentative du marché.

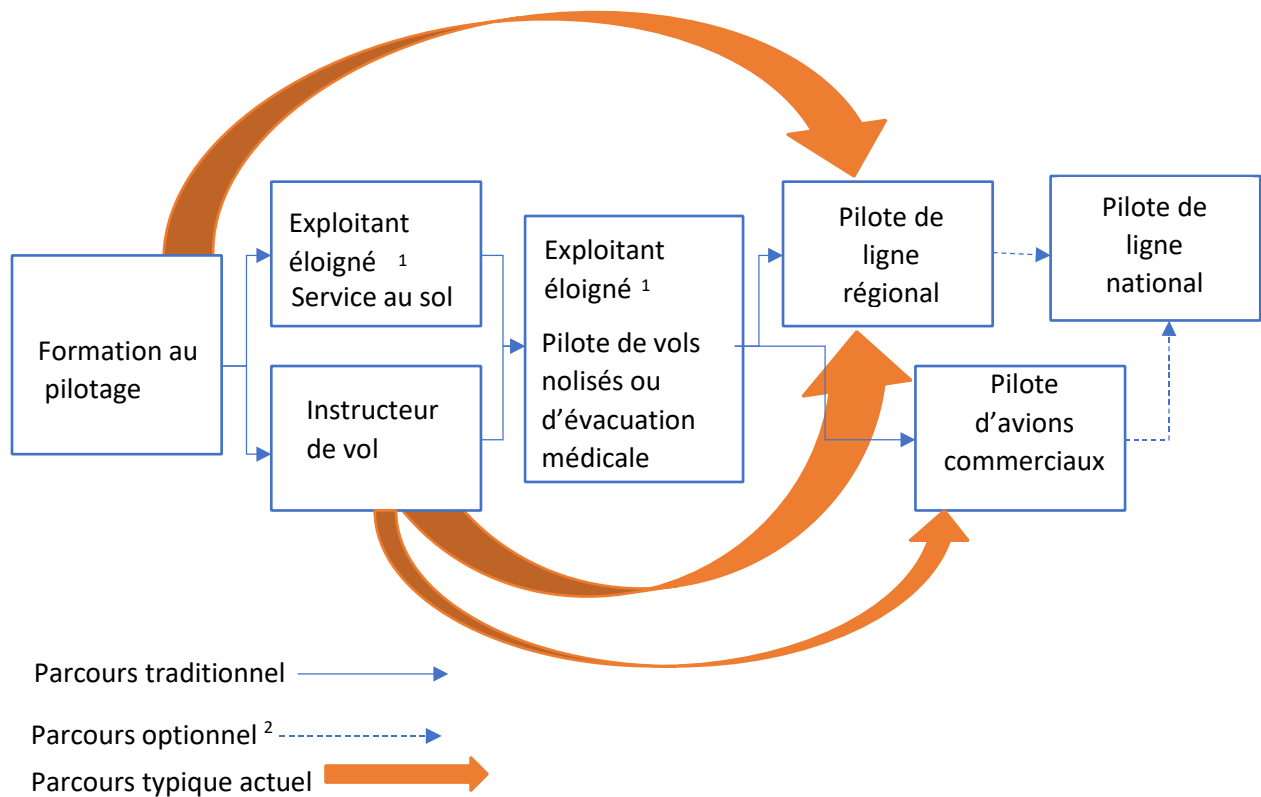
La façon la plus courante pour les nouveaux pilotes commerciaux d'acquérir de l'expérience est de devenir instructeurs de vol. Pour cela, ils doivent accumuler 30 heures de vol et 25 heures d'instruction au sol supplémentaires. Cette formation supplémentaire coûte généralement autour de 10 000 \$.

La licence la plus poussée qu'un pilote puisse obtenir est celle de pilote de ligne (ATPL), qui est un prérequis pour être embauché par une compagnie aérienne régionale ou nationale. Un pilote peut généralement satisfaire aux exigences de la licence de pilote de ligne dans le cadre de son travail, et ce, dès le début de sa carrière. Il s'agit entre autres de réussir deux examens écrits et d'effectuer 1 500 heures de vol. La carrière d'un pilote de ligne breveté n'a de limites que le talent et les aspirations de ce dernier.

Le parcours professionnel typique d'un pilote

Aujourd'hui, les nouveaux pilotes commerciaux ont trois avenues possibles pour obtenir un premier emploi :

1. Devenir un instructeur de vol.
2. Travailler pour un exploitant aérien dans une région éloignée. Avec l'état actuel du marché du travail, ces exploitants cherchent désespérément des pilotes. Cependant, ils sont souvent assujettis à des exigences contractuelles et à des conditions d'assurance qui les empêchent d'embaucher des pilotes n'ayant pas accumulé un nombre minimum d'heures de vol (souvent de 500 heures). Certains exploitants des régions éloignées exigent également une qualification sur hydravion, qui coûte environ 10 000 \$.
3. Être embauché directement comme copilote par une compagnie aérienne régionale. Quelques compagnies aériennes régionales ont établi des partenariats avec des écoles de pilotage, qui prévoient l'offre d'un nombre déterminé de postes aux meilleurs étudiants des cohortes. Il s'agit d'une nouvelle initiative rendue nécessaire par la pénurie de main-d'œuvre actuelle.



¹ « Éloigné » renvoie aux collectivités éloignées.

² À noter que toutes les étapes illustrées sont techniquement optionnelles. Certains choisiront de faire carrière comme instructeur de vol ou comme pilote de vols nolisés dans les collectivités éloignées. D'autres délaissent leur but initial de devenir pilote de ligne national pour demeurer à l'emploi d'un transporteur régional, un choix motivé par leur mode de vie ou autre. Cette figure tente d'illustrer les cheminements les plus courants et, disons, stéréotypés.

Notes d'allocution

Bonjour et merci de m'avoir permis de venir discuter avec vous des défis que doivent relever les écoles de pilotage canadiennes pour répondre aux besoins de l'industrie de l'aviation du Canada.

Je suis ici aujourd'hui pour représenter l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), qui défend les intérêts de l'aviation commerciale au Canada depuis 1934. Elle est la voix de près de 200 entreprises membres issues de tous les secteurs de l'aviation commerciale à l'échelle du pays. De ce nombre, l'ATAC compte une cinquantaine d'écoles de pilotage qui émettent ensemble environ 80 % de toutes les licences de pilote commercial délivrées au Canada.

Mes recommandations sont regroupées selon quatre grandes catégories :

- 1) Soutenir les apprentis pilotes dans l'atteinte de leurs objectifs
- 2) Soutenir les écoles de pilotage dans leurs efforts pour accroître leur capacité à former de nouveaux pilotes
- 3) Soutenir la recherche visant à rendre le secteur de l'aviation plus attrayant, surtout pour les membres des groupes sous-représentés
- 4) Soutenir les programmes de sensibilisation visant à rendre le secteur de l'aviation plus attrayant

Je vous invite à consulter le mémoire que je vous ai soumis. Il contient des renseignements importants que je ne pourrai pas aborder dans le temps de parole qui m'est accordé.

À la question : « Quel est votre plus grand défi? », je parie que toutes les écoles de pilotage répondront sans hésitation qu'elles ont besoin de plus d'instructeurs de vol. Ce ne serait pas un problème si nous pouvions en fabriquer, en acheter ou peut-être désigner des « volontaires ». Mais évidemment, ce n'est pas une solution. Nous pouvons toutefois encourager plus de gens à choisir cette profession en la rendant plus attrayante, et offrir des incitatifs pour maintenir le personnel en poste.

La bonne nouvelle, c'est que tout cela est à notre portée. Les mesures suivantes pourraient s'avérer très efficaces pour remédier à la pénurie de pilotes, et même réduire la pollution sonore et l'empreinte écologique de la formation au pilotage.

Premièrement, et surtout : Offrir des prêts étudiants pour la formation de pilote professionnel. Les métiers de pilote et d'instructeur de vol seraient ainsi accessibles à plus de gens. L'ATAC travaille actuellement avec des prêteurs commerciaux et le gouvernement en vue de créer un programme national de prêts étudiants à l'intention des futurs pilotes. Avec votre appui, ce programme pourrait être officiellement lancé en 2019.

Deuxièmement : Utiliser le programme de prêts étudiants afin d'inciter les pilotes à accepter des postes dans les secteurs en manque de personnel, comme ceux d'instructeur de vol et de pilote d'évacuation médicale. Une possibilité serait de réduire en partie la dette des pilotes qui occupent un de ces postes pendant une période donnée. Un programme incitatif semblable est déjà offert au personnel médical travaillant dans les régions éloignées.

Troisièmement : Approuver la proposition de l'ATAC et du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA), qui réclament la modification du Programme d'apprentissage intégré en milieu de travail pour étudiants (PAIMTE). La proposition consiste à subventionner l'obtention des qualifications d'instructeur de vol et de pilote d'hydravion sur présentation d'une offre d'emploi conditionnelle. Cela permettrait d'accroître le bassin d'instructeurs de vol pour former de nouveaux pilotes. Même à l'état projet, cette proposition a été très bien accueillie par l'industrie et le gouvernement. Nous n'attendons plus que l'approbation du gouvernement.

Quatrièmement : Aider les écoles de pilotage à investir dans la modernisation de leur flotte, à acheter de nouveaux simulateurs et à aménager de nouvelles salles de classe. Une excellente façon de le faire serait pour le gouvernement de verser une somme équivalente au capital admissible investi par les écoles de pilotage. Remplacer par des appareils modernes les vieux aéronefs des années 1970 qu'utilisent la plupart des écoles de pilotage rendrait le travail d'instructeur de vol plus intéressant, en plus de réduire la pollution sonore et l'empreinte écologique de la formation au pilotage.

Cinquièmement et finalement : Soutenir les activités de sensibilisation entreprises par l'industrie afin d'encourager plus de gens à faire carrière comme pilotes professionnels, et surtout comme instructeurs de vol professionnels. Souvent, quand quelqu'un choisit le secteur de l'aviation pour faire carrière, c'est qu'il a un jour été séduit par le va-et-vient des appareils des grandes compagnies aériennes à l'aéroport le plus près. Il est toutefois fort probable que le mode de vie d'un pilote de ligne, entre autres choses, rebute bien des gens. Ils pourraient néanmoins se plaire comme instructeur de vol. Il suffit que quelqu'un quelque part leur fasse découvrir ce côté de l'industrie.

Je crois qu'il vaudrait la peine de discuter un moment de la façon dont on devient pilote. Un cours intégré menant à l'obtention d'une licence de pilote commercial s'échelonne généralement sur 18 mois et coûte environ 75 000 \$. À la fin du programme, les étudiants diplômés obtiennent une licence de pilote professionnel, la qualification de classe multimoteur et la qualification de vol aux instruments du groupe 1. Ils ont à ce moment-là quelque 200 heures de vol à leur actif, ce qui est peu. La façon la plus courante pour acquérir de l'expérience est de devenir instructeur de vol, et pour cela, il faut suivre une formation supplémentaire d'un mois ou deux et déboursier 10 000 \$ de plus. L'échelon supérieur est la licence de pilote de ligne (ATPL), qui nécessite un minimum de 1 500 heures de vol, habituellement accumulées en cours de carrière (il faut compter entre deux et quatre ans).

Comme vous le savez sans doute, le Canada s'est imposé comme référence en fait de formation des pilotes durant la Seconde Guerre mondiale. Dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, le Canada a formé plus de 130 000 pilotes et équipages en à peine plus de quatre ans, et s'est ainsi fait un nom pour son excellence en la matière. Voilà une grande source de fierté pour tous les pilotes canadiens, même aujourd'hui, car ils bénéficient encore de cet héritage. Même si les circonstances sont complètement différentes, il s'agit seulement d'un exemple de ce que nous pouvons faire si nous travaillons tous ensemble dans un but commun. Aujourd'hui, il faut former de 7 000 à 9 000 pilotes en six ans. C'est faisable. Je suis ici pour proposer mon soutien, celui du secteur de l'aviation et celui de l'ATAC pour atteindre cet objectif. Je vous demande d'appuyer à votre tour les recommandations que je vous ai soumises. Ensemble, nous pouvons solidifier le secteur canadien de l'aviation.

Merci.

Questions et réponses

Q : Pouvez-vous nous donner plus de détails sur ce qui a été fait à ce jour à l'égard du programme de prêts étudiants pour pilotes dont vous avez parlé?

R : L'ATAC travaille avec des prêteurs commerciaux et des représentants du gouvernement fédéral dans le but de concevoir un programme qui satisfait toutes les parties intéressées et qui permet de réaliser l'objectif de produire plus de pilotes canadiens. À mon avis, nous pourrions sous peu conclure une entente de principe. Avec le soutien continu de votre comité et d'autres représentants du gouvernement, j'estime qu'il serait possible d'offrir rapidement un programme de prêts étudiants pour pilotes. Ni l'industrie ni le gouvernement ne pourrait assumer seul une telle entreprise dans un délai raisonnable; nous devons travailler en partenariat.

Q : Que peut-on faire pour inciter les pilotes aguerris de l'industrie à devenir instructeurs de vol?

R : Le plus grand défi à cet égard reste l'écart marqué en matière de salaire et de conditions de travail entre les postes d'instructeur de vol et ceux qu'occupent normalement les pilotes en milieu ou en fin de carrière. À tort ou à raison, les postes d'instructeur de vol sont depuis des lustres considérés comme des postes de premier échelon. Par conséquent, un instructeur de vol gagne moins de la moitié du salaire d'un pilote en milieu de carrière. Leur rémunération dépend de leurs heures de vol (pas de salaire fixe), qui peuvent être imprévisibles. Les instructeurs sont en effet appelés à travailler à toute heure du jour ou du soir, sept jours sur sept. Comme les écoles de pilotage n'emploient généralement pas de manutentionnaires au sol, ce sont les instructeurs qui se chargent aussi du ravitaillement, du dégivrage et du déplacement des aéronefs sur l'aire de trafic, et ce, beau temps mauvais temps, été comme hiver. Bien entendu, cela peut rebuter les plus expérimentés qui ont déjà fait leurs classes et travaillé fort pendant des années pour obtenir un poste dans une compagnie aérienne où le travail physique est en grande partie confié à d'autres.

Dans un monde idéal, les instructeurs de vol seraient rémunérés à la hauteur de leur expérience, et les écoles de pilotage auraient suffisamment de ressources pour permettre aux instructeurs de se concentrer sur la formation. De plus, une aide financière serait offerte aux étudiants afin que les écoles de pilotage puissent fonctionner sur un pied d'égalité avec les autres établissements d'enseignement postsecondaire.

Les simulateurs peuvent inciter des pilotes aguerris de l'industrie à devenir instructeurs de vol, du moins à temps partiel. En raison des restrictions relatives aux temps de vol et de service, nombreux sont les exploitants aériens qui interdisent à leurs pilotes de prendre les commandes d'un aéronef si ce n'est pas pour la compagnie elle-même. Cependant, cette interdiction ne s'applique pas à l'instruction en simulateur, qui s'avère aussi moins exigeante physiquement que l'instruction en aéronef. Déjà, bien des pilotes de ligne s'offrent pour faire l'instruction des nouveaux étudiants en simulateur, mais la demande est restreinte puisque la réglementation limite le nombre d'heures en simulateur applicables à l'obtention d'une licence, et que toutes les écoles de pilotage ne disposent pas nécessairement de simulateur.

Donc, un des meilleurs moyens d'inciter les pilotes d'expérience à faire la formation initiale des étudiants, ce serait d'augmenter le nombre d'heures de formation en simulateur applicables à l'obtention d'une licence, et d'aider les écoles de pilotage à acheter de tels dispositifs.

Q : Pourquoi les écoles de pilotage ne peuvent-elles pas simplement offrir un meilleur salaire à leurs instructeurs?

R : L'aviation est un secteur qui coûte très cher, et la marge de profits des écoles de pilotage est très mince. Toute augmentation de salaire devrait être absorbée directement par les étudiants, ceux-là mêmes qui doivent déjà déboursé quelque 75 000 \$ sans aide ou presque. Une hausse des frais de formation se traduirait par une baisse des inscriptions, ce qui va à l'encontre de notre objectif initial. Offrir des prêts étudiants contribuera à remédier à la situation.

Q : Les transports aériens coûtent déjà très cher aux passagers. Où va tout cet argent?

R : Tout ce qui touche à l'aviation coûte cher, du carburant aux assurances, en passant par l'entretien, le respect de la réglementation, les taxes et les tarifs – l'argent des consommateurs est réparti de façon très éparse.

Il est aussi important de faire la distinction entre les grandes compagnies aériennes et les écoles de pilotage. Les recettes des grands transporteurs se chiffrent dans les milliards; les écoles de pilotage ne touchent pas un sou de leurs profits.

Q : L'industrie pourrait-elle demander à des pilotes de ligne actifs d'occuper un poste d'instructeur de vol à temps partiel?

R : Pour enseigner à de nouveaux étudiants, les pilotes doivent détenir une licence valide d'instructeur de vol émise par Transports Canada. Il ne suffit pas d'avoir de l'expérience, ni même d'être pilote formateur au sein d'une compagnie aérienne, pour avoir les qualifications requises afin de former de nouveaux étudiants. Même si un pilote a été instructeur de vol dans le passé, il lui faudra vraisemblablement renouveler sa licence auprès de Transports Canada avant de pouvoir légalement enseigner à de nouveaux étudiants. Il faut aussi savoir que selon la réglementation, le temps qu'un pilote consacre à l'instruction s'additionne aux heures de vol et de service qu'il consacre à la compagnie aérienne pour laquelle il travaille. Cela signifie que la compagnie devrait payer un pilote à temps plein, sans pouvoir l'employer comme tel. Il semble peu probable qu'une compagnie aérienne accepte un arrangement de ce genre.

Je répète qu'il est important de distinguer les écoles de vol du reste de l'industrie de l'aviation. Tous les secteurs de l'industrie peuvent offrir de la formation aux pilotes, mais seules les écoles de pilotage peuvent donner la formation initiale (c'est-à-dire former des gens qui n'ont jamais été aux commandes d'un avion, et les aider à obtenir une licence de pilote). Aux étapes subséquentes de la carrière d'un pilote, la formation reçue est normalement spécialisée (p. ex. l'employeur d'un pilote breveté pourrait lui donner une formation afin que ce dernier puisse piloter le type d'appareil exploité par la compagnie). Tandis que la formation au pilotage initiale doit être assurée par un instructeur de vol approuvé par Transports Canada, la formation spécialisée peut être donnée par un pilote formateur désigné par la compagnie.

Q : Qui paye la formation au pilotage à l'heure actuelle?

R : Puisqu'ils n'ont pas vraiment accès à de l'aide financière, les étudiants accumulent les emplois, empruntent de l'argent à leur famille ou obtiennent des prêts cosignés pour payer leur formation.

L'industrie est sans doute privée de bien des candidats qui aimeraient devenir pilotes, mais qui n'en ont tout simplement pas les moyens.

Q : Quelles sont les mesures qui ont été prises à l'étranger pour remédier à la pénurie de pilotes?

R : En Europe et en Asie, des programmes de cadets de l'air sont en place depuis des années. Ces programmes sont administrés de façon indépendante par les compagnies aériennes, et les candidats sont généralement sélectionnés par voie de concours parmi les élèves du secondaire. Les étudiants sont alors soumis à un programme rigoureux, qui est entièrement payé par la compagnie aérienne. Les diplômés se voient ensuite offrir un emploi comme copilote au sein de la compagnie ou d'une de ses filiales. Dans certains cas, les cadets devront rembourser graduellement les coûts de leur formation au moyen de retenues salariales s'échelonnant sur plusieurs années.

Devant la pénurie récente de main-d'œuvre, des compagnies aériennes des États-Unis ont décidé de mettre en œuvre des programmes semblables. American Airlines, Delta et United Airlines ont toutes des programmes de cadets qui sont plus ou moins financés, mais qui offrent tous un accès direct à une compagnie aérienne et à une assistance financière.

Q : Pourquoi les pilotes brevetés quittent-ils l'aviation?

R : Il y a autant de raisons que d'individus, mais dans l'intérêt de la discussion, disons qu'en général, on peut classer les départs selon deux catégories : les départs volontaires et les départs involontaires.

Selon ce que j'ai pu constater, les gens qui quittent l'aviation de façon volontaire le font souvent en début de carrière, la profession leur étant insoutenable pour des raisons financières ou personnelles. Les débuts sont souvent difficiles, car le salaire est peu intéressant, les horaires de travail sont imprévisibles et les pilotes sont appelés à s'éloigner de la maison et de leur famille pour trouver du travail. Ces conditions peuvent perdurer jusqu'en milieu de carrière, alors à moins d'être de grands passionnés, les pilotes sont tentés d'aller voir ailleurs. Pour d'autres, une carrière de pilote n'a jamais été le but ultime, mais plutôt une passerelle vers un domaine connexe, comme le contrôle de la circulation aérienne ou le génie aéronautique. D'autres encore quittent le Canada en quête d'un travail plus lucratif ou moins routinier.

Bien que certains doivent accrocher leurs ailes prématurément pour des raisons médicales, la plupart des départs involontaires sont en fait des départs à la retraite (en ce sens que tout le monde doit s'arrêter un jour ou l'autre). Le cadre réglementaire international impose des restrictions aux pilotes âgés de 60 ans et plus, et la retraite devient obligatoire à l'âge de 65 ans. Beaucoup de pilotes s'approchent actuellement de l'âge de la retraite. Dans son *Rapport d'information sur le marché du travail*, publié en mars 2018, le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA) rapporte que 72 % des besoins en recrutement dans le secteur du transport aérien proviendront de la demande de remplacement.