



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 130 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 19 février 2019

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 19 février 2019

• (1100)

[Traduction]

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

Bienvenue aux membres du Comité ainsi qu'à nos témoins.

Pendant la première heure de notre réunion d'aujourd'hui, nous recevons Mme Kendra Kincade, fondatrice et présidente d'Elevate Aviation. Il y a longtemps déjà que nous souhaitons vous avoir parmi nous.

Nous accueillons également deux représentants du First Nations Technical Institute, soit Mme Jo-Anne Tabobandung, chef instructrice de vol et directrice de l'aviation, et M. Adam Hopkins, vice-président, Gestion des inscriptions et Services aux étudiants.

Nous recevons enfin M. Mike Doiron, agent de la sécurité aérienne, EVAS Air Charters, une composante associée à l'école de pilotage Gander Flight Training Aerospace.

Nous allons débiter en donnant la parole à Mme Kincade.

Mme Kendra Kincade (fondatrice et présidente, Elevate Aviation): Merci beaucoup de m'accueillir aujourd'hui. C'est vraiment un grand honneur pour moi.

Vous êtes tous au fait des pénuries de main-d'oeuvre qui affectent le secteur de l'aviation. Notre industrie doit actuellement faire des pieds et des mains pour combler les postes vacants, mais il faut aussi se demander si elle est prête à accepter que ces postes reviennent à des femmes.

Je m'appelle Kendra Kincade. Je suis très fière d'être à l'emploi de Nav Canada où j'ai travaillé pendant 20 ans à titre de contrôleuse de la circulation aérienne, et où je suis maintenant spécialiste de l'image de marque de l'employeur. Je suis la fondatrice et la présidente d'Elevate Aviation, et j'ai le privilège d'être colonel honoraire du 41^e Escadron de soutien au combat de la 4^e Escadre de Cold Lake (Alberta).

Elevate Aviation est un organisme sans but lucratif qui s'emploie à promouvoir le monde de l'aviation auprès des femmes et des Autochtones, sans pour autant fermer la porte aux hommes. L'une de nos premières initiatives a été l'établissement d'un programme de mentorat qui est désormais offert aussi bien aux civils qu'aux militaires. Nous voulons maintenant en faire un programme à cinq niveaux.

Nous réalisons actuellement un projet rendu possible grâce au soutien financier de 426 410 \$ obtenu de Condition féminine Canada. Cette initiative nationale vise à déterminer les raisons pour

lesquelles les femmes n'envisagent pas de faire carrière dans l'aviation pour assurer leur sécurité économique, et à formuler des recommandations à la lumière de nos constats.

Nous terminons à peine la première phase de ce projet. Nous avons recueilli des données auprès d'enseignants, d'étudiants, de cadets, de professionnels de l'industrie et d'autres intervenants de toutes les régions du Canada. Si l'on jette un coup d'oeil aux résultats de nos sondages auprès des professionnels de l'industrie, on constate que 63 % d'entre eux attribuent à un manque de sensibilisation le fait que les femmes n'envisagent pas une carrière dans notre industrie alors que 48 % croient qu'elles ne sont pas suffisamment encouragées à le faire et que 40 % estiment que c'est dû à un manque d'intérêt. Nous poursuivons maintenant notre démarche en organisant des groupes de discussion afin de créer une trousse d'outils assortie de recommandations pour aider les entreprises à inciter davantage de femmes à faire carrière dans l'aviation.

Par ailleurs, Elevate Aviation verse des bourses, donne des conférences dans des écoles et des organisations de différentes régions du pays, et organise des visites guidées de l'industrie. Cette année, notre tournée pancanadienne nous amènera dans 20 endroits différents, alors qu'Iqaluit, l'Île-du-Prince-Édouard, Gander, Goose Bay, Kelowna et Vancouver s'ajouteront aux emplacements que nous visitons déjà comme Edmonton, Ottawa, Moncton, Winnipeg et bien d'autres.

Ces tournées pancanadiennes nous ont permis de constater qu'il était beaucoup plus efficace pour nous de permettre ainsi aux gens de voir l'industrie de l'intérieur que de simplement participer à des salons professionnels. C'est ainsi que nous en sommes venus à mettre sur pied notre centre d'apprentissage, une initiative des plus emballante que nous souhaiterions reproduire, en partie avec votre aide, à la grandeur du Canada.

Nous avons eu l'honneur d'obtenir de la ministre albertaine du Travail, Christina Gray, le financement nécessaire à notre première année d'exploitation, soit 230 000 \$. Au cours de cette première année, notre centre d'apprentissage situé à Edmonton offrira 10 périodes d'exploration de carrière d'une semaine chacune. Grâce à Tom Ruth, PDG de l'aéroport international d'Edmonton et à son équipe, nous allons disposer des locaux nécessaires à cette fin pendant trois ans, et nous nous réjouissons de la contribution financière de Nav Canada pour la même période.

Les participants disposent d'une semaine entière pour explorer le secteur de l'aviation grâce à d'amusantes activités d'apprentissage pratique. À titre d'exemple, Canadian North anime une demi-journée portant sur la mécanique d'aéronefs. Sachant que c'est un sujet susceptible de ne pas intéresser tous les participants, on profite de cette matinée pour dévoiler différents indices qui doivent être utilisés par la suite pour sortir d'un Boeing 737 transformé pour l'occasion en jeu d'évasion grandeur nature.

À la fin de la semaine, chaque participant est jumelé à un mentor, question de maintenir une connexion avec le secteur de l'aviation. Nous laissons également un peu de temps aux participants admissibles qui voudraient présenter une demande d'emploi ou obtenir des conseils sur la façon d'accéder à une carrière désormais susceptible de les intéresser.

Durant l'une des deux semaines réservées aux femmes adultes à notre centre d'apprentissage, nous en accueillons certaines qui nous sont référées par Lives in Transition, une organisation qui aide les femmes sortant d'une relation violente à se refaire une vie et à trouver une nouvelle carrière. Nous osons espérer que la découverte du monde merveilleux de l'aviation les aide à partir sur de nouvelles bases en trouvant un emploi pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs proches tout en se donnant une nouvelle vie à la hauteur de leurs attentes. De la même façon que l'aviation m'a aidé il y a de nombreuses années déjà et en a aidé bien d'autres depuis, nous voulons qu'elles puissent également en bénéficier.

Pour répondre à la question « Est-ce que l'industrie est prête à accueillir des femmes? », je dirais que c'est assurément le cas à mon avis. Suivant le sondage que j'ai cité tout à l'heure, à peine 1 % des intervenants au sein de l'industrie croient que les femmes n'ont pas ce qu'il faut pour travailler dans le secteur de l'aviation. Bien que nous entendions effectivement parler de cas témoignant de ce point de vue partagé par seulement 1 % des répondants, j'estime qu'il y en aura désormais de moins en moins grâce aux efforts conjugués d'organisations comme Nav Canada, Transports Canada, Jazz, WestJet et bien d'autres qui s'emploient à créer des environnements inclusifs pour les femmes et les minorités dans l'industrie de l'aviation.

• (1105)

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Tabobandung, vous avez cinq minutes.

Mme Jo-Anne Tabobandung (chef instructrice de vol et directrice de l'aviation, First Nations Technical Institute): Madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, *Shé:kon Sewakwé:kon*. Je suis du clan de la Tortue dans le territoire mohawk Tyendinaga. Je voudrais saluer le peuple algonquin en rappelant que nous sommes réunis sur son territoire ancestral.

Merci de me donner l'occasion d'être ici aujourd'hui avec Adam Hopkins, notre vice-président responsable de la gestion des inscriptions, pour discuter de la perspective autochtone sur les défis que doivent relever les écoles de pilotage. Je représente également le programme d'aviation du First Nations Technical Institute (FNIT). J'ai débuté ma carrière comme instructrice de vol avant d'être pilote pour le service de vols nolisés du FNIT. Depuis, je m'occupe surtout de l'école de pilotage et de la gestion de ses programmes. Je suis maintenant instructrice de vol de classe 1, pilote-examinatrice nommée par Transports Canada pour l'octroi des licences de pilote de ligne, chef instructrice de vol et directrice de l'aviation.

Nous avons lancé notre programme d'aviation pour les Autochtones en 1990 pour remédier à l'absence de pilotes autochtones dans les collectivités du Nord. Je suis diplômée de la toute première cohorte et je me souviens très bien de mon arrivée dans un aéroport de la Première Guerre mondiale pour me diriger ensuite vers un hangar de la Deuxième Guerre mondiale afin d'amorcer ma formation en étant la seule femme de ma classe. Nous avons aujourd'hui plus de 150 diplômés de toutes les régions du pays qui occupent différents postes dans le secteur de l'aviation et les femmes autochtones comptent maintenant pour 38 % de nos inscrits.

Les étudiants nous viennent d'un peu partout au pays pour en apprendre bien davantage que les seules techniques de pilotage d'un aéronef. Ils acquièrent des compétences en communication et en résolution de problèmes, sont sensibilisés à l'importance d'une vie saine et apprennent à mieux saisir les enjeux historiques et contemporains touchant les Autochtones du Canada. De plus, la formation leur est dispensée dans un environnement tenant compte de leur culture. Ils peuvent bénéficier grandement de l'expérience que nous avons acquise en relevant différents défis et en venant à bout de divers problèmes. Ces défis peuvent être liés à l'isolement, au mal du pays, à la diversité des antécédents scolaires et à des contraintes financières. Nous nous réjouissons de pouvoir améliorer ainsi les chances de réussite de nos étudiants en leur faisant profiter des solutions que nous avons pu nous-mêmes trouver.

Nous essayons d'instaurer un sens de la communauté à l'intérieur même de notre communauté.

Nous voulons créer les conditions propices à un environnement d'apprentissage fondé sur la coopération, plutôt que sur la compétition.

Nous investissons dans trois ressources importantes pour appuyer nos étudiants. Nous avons ainsi des conseillers spéciaux pour guider l'élaboration de nos programmes adaptés à la culture; des aînés qui peuvent offrir du soutien émotionnel et en matière de santé mentale; et des animateurs étudiants qui voient à ce que chacun puisse avoir une vie saine et diversifiée.

Malgré l'éloignement, les Autochtones demeurent connectés via Facebook et nous nous assurons d'afficher les bons coups de nos étudiants, autant de bonnes nouvelles qui se propagent comme une traînée de poudre parmi tous ces gens qui se reconnaissent en les voyant.

Nous sommes activement présents dans l'ensemble de notre collectivité, y compris au niveau des services de garde d'enfants et de l'école primaire. Nous demandons à nos étudiants d'organiser une journée annuelle de reconnaissance pour remercier la communauté du soutien qu'elle apporte à nos programmes.

Nous avons parmi nos diplômés des mentors autochtones qui font bénéficier nos étudiants des défis relevés et des expériences vécues et qui peuvent aussi enseigner dans le cadre de nos programmes.

Nous investissons dans nos diplômés en les embauchant pour travailler au sein de notre programme après leur formation comme instructeurs de vol.

Nos étudiants peuvent tirer parti de l'expertise de l'industrie grâce aux relations étroites que nous entretenons avec la PPO, Jazz, Air Canada et WestJet.

Nous sollicitons sans cesse la rétroaction des intervenants du secteur de l'aviation pour nous assurer que nos diplômés possèdent toutes les compétences nécessaires pour y faire carrière.

Nous allons tenir cette année notre tout premier camp d'été pour les jeunes Autochtones. Pour bon nombre d'entre eux, ce sera un premier séjour à l'extérieur de la maison. Nous allons leur offrir une formation technique avancée à la faveur d'activités adaptées à leur culture en misant sur du personnel autochtone capable de les guider dans leur cheminement vers l'industrie de l'aviation.

Nous avons collaboré avec les compagnies aériennes appartenant à des Autochtones pour aider les jeunes de différentes communautés à participer à notre camp. C'est une solution d'initiative locale pour contribuer à remédier à la grave pénurie de pilotes dans le Nord.

Notre problème en est surtout un de capacité, et nous ne pouvons pas le régler sans aide. Nous avons de la place pour 24 étudiants, soit 8 par année. Nous recevons entre 50 et 60 candidatures de qualité venant d'un peu partout au Canada et bien souvent de collectivités éloignées où le transport aérien est essentiel pour offrir les soins de santé et les services sociaux nécessaires et assurer l'approvisionnement alimentaire.

Depuis mon arrivée au FNTI il y a 29 ans, il n'y a eu aucun investissement dans les infrastructures. Nos pistes et nos aires de manoeuvre se détériorent; le hangar aurait besoin de réparations; il faudrait installer des clôtures périmétriques; et nous aurions besoin d'aéronefs et d'équipements technologiques modernes pour répondre aux besoins croissants de nos étudiants.

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

Niá:wen.

•(1110)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Doiron.

M. Mike Doiron (agent de la sécurité aérienne, EVAS Air Charters, Gander Flight Training Aerospace): Merci, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Permettez-moi d'abord de me présenter. J'ai la chance de pouvoir travailler dans ce secteur depuis 46 ans. J'ai près de 20 ans d'expérience à Transports Canada à titre d'inspecteur puis de gestionnaire, aussi bien à l'administration centrale qu'au niveau régional. J'ai été pendant 12 ans président et chef de la direction du Moncton Flight College. Je participe actuellement à des projets spéciaux pour EVAS et Gander Flight Training Aerospace. On m'a confié le mandat d'élaborer un programme de gestion de la sécurité et d'apporter ma contribution pour le programme d'assurance de la qualité, aussi bien pour l'école de pilotage que pour la ligne aérienne.

EVAS se réjouit d'avoir l'occasion de présenter ses recommandations au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Nos recommandations s'inscrivent dans trois grandes catégories: l'appui aux étudiants pilotes, le soutien aux écoles de pilotage et les enjeux liés à l'immigration.

Faisons un peu l'historique de l'entreprise. Elle a été mise sur pied à titre de petite école de pilotage, avec un seul aéronef, par Patrick et Florence White. L'entreprise compte maintenant une centaine d'employés et exploite 22 aéronefs. Elle est constituée de deux composantes: Exploits Valley Air Services, la compagnie aérienne; et Gander Flight Training, l'école de pilotage. L'entreprise a ses quartiers généraux à Gander (Terre-Neuve).

EVAS est membre de la famille d'Air Canada et dessert la région de l'Atlantique sous la bannière Air Canada Express. EVAS offre également des vols nolisés, du transport de marchandises et des services ambulanciers.

Plus de 80 étudiants à temps plein du Canada et de l'étranger sont actuellement inscrits à notre école de pilotage. Sur le marché international, notre école a un contrat ouvert avec l'Université

Rangsit de Bangkok en Thaïlande pour la formation d'étudiants pour les besoins de l'industrie de l'aviation dans ce pays.

Auparavant, il fallait de 8 à 10 années d'expérience avant de pouvoir même espérer qu'une compagnie aérienne de niveau 2 ou de niveau 1 s'intéresse à vous. Dans la conjoncture actuelle, cela peut se faire en aussi peu qu'un à trois ans. Le temps nécessaire pour qu'un pilote puisse espérer prendre les commandes d'un aéronef de l'une de ces entreprises a donc diminué très rapidement.

On voit aujourd'hui de nouveaux arrivants devenir copilotes puis commandants de bord en moins de trois ans dans les compagnies aériennes de niveau 3. Si l'on considère également que les nouveaux pilotes sont très nombreux à passer dans les rangs des grandes compagnies aériennes, il en ressort que les exploitants au bas de l'échelle se retrouvent coincés dans un cycle de formation de nouvelles recrues qui exige d'importants investissements en temps et en argent.

À titre d'exemple, EVAS a quelque 67 pilotes à son emploi. En 2018, nous avons dû en embaucher 34 nouveaux pour remplacer ceux qui avaient quitté. Cela nous donne un taux d'attrition annuel dépassant les 50 %. Cette situation oblige de nombreux membres de la haute direction à donner un coup de main pour les programmes de formation dans une mesure plus élevée que prévu. En outre, il en coûte quelque 20 000 \$ pour la formation de chaque nouveau pilote.

Il faut surtout s'assurer de conserver un contingent suffisant d'instructeurs principaux tout en formant assez de pilotes commerciaux capables de commencer à travailler comme instructeurs subalternes. L'école souffre elle aussi d'un taux élevé d'attrition chez ses instructeurs. Un nouvel arrivant débute à titre d'instructeur de vol de classe 4, ce qui exige une supervision soutenue de la part d'un instructeur supérieur de classe 2 ou de classe 1 jusqu'à ce qu'il atteigne la classe 3. Il faut normalement compter pour ce faire de six à huit mois. Il faut également noter que l'école ne peut pas offrir ses services si elle ne compte pas au moins un instructeur de classe 1 ou de classe 2.

Dans les faits, l'embauche accélérée de pilotes par les compagnies aériennes fait en sorte qu'il est extrêmement difficile pour les écoles de pilotage de conserver leur personnel chevronné. Pour former les nouveaux instructeurs, on a besoin d'un instructeur-chef et d'un instructeur de classe 1. Le problème vient surtout du fait que les nouveaux instructeurs ne suivent pas leur cheminement de développement assez longtemps pour acquérir l'expérience requise afin de devenir instructeur de classe 1 ou de classe 2.

Il y a un autre problème qui devrait nous frapper sous peu, j'en suis persuadé. Il risque d'y avoir une pénurie de pilotes-examineurs. Pour devenir pilote-examineur pour l'octroi des licences de pilote privé ou professionnel, il faut être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 ou de classe 2 pour le type d'aéronef en question et avoir accumulé au moins 1 000 heures d'expérience en formation au pilotage. Dans le contexte actuel, ces conditions sont très difficiles à remplir.

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

Parlons maintenant un peu du soutien financier offert aux étudiants. Comme vous le savez sans doute, il en coûte actuellement entre 60 000 \$ et 80 000 \$ pour devenir pilote professionnel. Le régime de prêts aux étudiants est fondé sur un modèle universitaire de quatre années. Le montant des prêts est établi en fonction du nombre de semaines de formation par rapport aux droits de scolarité.

• (1115)

Il en ressort que nos étudiants reçoivent en moyenne 20 000 \$, et non 80 000 \$, au titre de leurs frais de scolarité.

Je vais passer directement aux quelques recommandations que je souhaiterais vous soumettre, car je vois que je vais manquer de temps.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Doiron, mais vous avez déjà dépassé les cinq minutes prévues. Peut-être pourrez-vous glisser ces recommandations en répondant aux questions des membres du Comité.

Monsieur Jeneroux, vous avez six minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci à nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je veux d'abord vous dire à quel point j'estime que la motion M-177 a raté la cible en n'invitant pas notre comité à se pencher sur ces questions des plus intéressantes associées à la nécessité d'intégrer davantage de femmes à l'industrie. Si M. Fuhr avait été présent aujourd'hui pour entendre tous ces commentaires, je pense qu'il aurait certes voulu faire amende honorable. Nous avons déjà fait valoir à maintes reprises que cette motion devrait traiter des moyens à envisager pour qu'un plus grand nombre de femmes s'intéressent à l'industrie.

Je me réjouis donc d'accueillir aujourd'hui Mme Kendra Kincade qui est justement intervenue dans ce sens-là et qui nous a parlé de tout le travail qu'elle accomplit pour atteindre cet objectif. Je sais qu'elle est active à la grandeur du pays, mais je peux vous dire qu'elle en fait beaucoup à ce chapitre dans ma ville d'Edmonton.

Merci pour cela, madame Kincade.

C'est à vous que je vais adresser mes premières questions. Vous voudriez qu'un plus grand nombre de femmes fassent carrière dans le secteur. Quelles sont les raisons qui incitent les femmes, et je dirais même les hommes, à quitter l'industrie? Nous avons déjà entendu différents sons de cloche à ce sujet, mais nous aimerions savoir ce que vous en pensez à la lumière de votre riche expérience de la formation.

Mme Kendra Kincade: Tout dépend dans quel secteur de l'industrie on se trouve. C'est tellement différent d'un endroit à un

autre. Dans mon secteur du contrôle de la circulation aérienne, le taux d'attrition est inférieur à 1 %.

Pour ce qui est des pilotes, si l'on en croit certains de ceux auxquels nous avons pu parler, les motivations seraient d'ordre financier. Ils ne peuvent tout simplement pas se permettre de rester.

On a malheureusement porté à notre connaissance certains cas de femmes qui ont dû quitter l'industrie en raison de choses qui leur étaient arrivées. Nous espérons que nos programmes de mentorat et les autres mesures que nous prenons pourront contribuer à régler les problèmes semblables.

Je pense notamment à une femme avec laquelle je suis actuellement en contact. Elle a vécu certains problèmes et n'avait personne à qui s'adresser. Lorsqu'elle a signalé la situation aux responsables de sa propre entreprise, aucun soutien ne lui a été offert. Je crois toutefois qu'il ne persiste que quelques cas isolés. Je pense que nous faisons beaucoup mieux à ce chapitre.

La situation est beaucoup plus problématique du côté des pilotes, et je crois que c'est dû à des considérations financières. Ce n'est vraiment pas tout le monde qui a les ressources nécessaires pour devenir pilote et persévérer en ce sens. Le problème vient notamment du fait qu'une fois devenu pilote, il vous faut accumuler des heures de vol. Vous pouvez alors être obligé de trouver un emploi en parallèle. Vous devez faire vos heures de vol en démontrant que vous allez être un excellent pilote, mais vous devez aussi travailler au Walmart ou bien comme serveur ou serveuse pour financer vos efforts en vue d'accumuler ces heures de vol dont vous avez besoin. La situation peut vraiment devenir intenable pour certains.

• (1120)

M. Matt Jeneroux: Est-ce parce que les pilotes ne sont pas payés suffisamment?

Mme Kendra Kincade: Oui. Par exemple, mon fils vient tout juste d'obtenir son brevet de pilote privé et il doit accumuler des heures de vol. Il doit piloter des avions et accumuler des heures de vol et payer pour tout cela. Comment paie-t-il pour cela? Il doit trouver un emploi ou demander de l'argent à sa mère. Il doit trouver un emploi afin de pouvoir payer ses heures de vol à l'aéro-club.

C'est très dispendieux. Si vous ne disposez pas de 60 000 ou de 80 000 \$, comment pouvez-vous devenir un pilote? Pourquoi les entreprises ne font-elles pas... Je sais que c'est différent dans le cas de Nav Canada, car c'est le fournisseur de services de la circulation aérienne, et l'entreprise paie donc ses employés pour être formés et devenir des contrôleurs aériens. Je ne sais pas comment cela pourrait fonctionner pour les pilotes dans l'industrie aéronautique. Si on pouvait établir une voie continue entre un premier emploi dans les aéroclubs et des emplois subséquents dans les entreprises de transport aérien, ce qui permettrait d'accumuler l'expérience nécessaire pour travailler, au bout du compte, à Air Canada ou à WestJet — mais en aidant tout le monde le long du parcours —, cela pourrait être une solution.

De plus, il faut aider les gens à obtenir des prêts pour obtenir leur brevet de pilote privé. Cela semble être un problème actuellement.

M. Matt Jeneroux: Vous avez parlé de Tom Ruth, un grand défenseur de cette cause à Edmonton. Il travaille à l'aéroport international d'Edmonton et avec l'aide de l'administration aéroportuaire, il fait un excellent travail dans la région.

À votre avis, est-ce rare? Les administrations aéroportuaires pourraient-elles participer davantage à ce type d'activités?

Mme Kendra Kincade: J'arrive tout juste de la réunion du conseil d'administration du Conseil des aéroports du Canada qui s'est tenue à Los Angeles il y a environ deux semaines, et j'ai parlé à tous les PDG des aéroports du Canada. Ils semblaient tous souhaiter, du moins selon moi, nous aider à amener notre tournée nationale et notre centre d'apprentissage dans les différents aéroports du pays.

Je crois que tout le monde souhaite nous aider à accomplir cela. Tom Ruth est certainement un leader à cet égard, car il croit en nous et il nous aide à obtenir l'espace nécessaire pour ce centre d'apprentissage. Je lui suis très reconnaissante.

M. Matt Jeneroux: Vous affirmez que le roulement n'est pas très élevé chez les contrôleurs aériens, mais les pilotes quittent-ils tout à fait l'industrie? Est-ce un obstacle? Les gens deviennent-ils frustrés au point qu'ils accumulent leurs heures et quittent ensuite l'industrie pour entamer une carrière différente?

Mme Kendra Kincade: Je ne pense pas que je suis la meilleure personne pour répondre à cette question, car je suis à l'autre extrémité, où j'encourage les gens à entrer dans ce domaine.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Iacono.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Madame Kincade, Elevate Aviation se démarque par son approche qui met l'accent sur la participation des femmes dans le secteur de l'aviation au Canada. Le soutien que vous apportez aux jeunes Canadiennes est bénéfique tant pour elles que pour la profession de pilote.

Pouvez-vous nous parler de votre projet visant à améliorer la sécurité économique des femmes en leur donnant accès à des carrières dans l'industrie de l'aviation au Canada? Quelles sont les hypothèses de départ que vous souhaitez vérifier, et de quelle façon ce projet va-t-il permettre de mettre en place des mesures pour améliorer et encourager l'inclusion des femmes dans la profession?

[Traduction]

Mme Kendra Kincade: Condition féminine Canada nous a donné 426 410 \$ pour mener un projet de trois ans, d'un bout à l'autre du Canada, afin de déterminer pourquoi les femmes n'envisagent pas de faire carrière dans l'aviation pour assurer leur sécurité économique.

Nos sondages sont maintenant terminés. En effet, nous avons envoyé des sondages aux étudiants, aux Cadets de l'Air, à l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs, à l'industrie, au Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale et à plusieurs personnes d'un bout à l'autre du Canada, et nous rassemblons maintenant les résultats. La prochaine étape consiste à analyser tous ces résultats — obtenus auprès d'enseignants, de conseillers en orientation et d'étudiants — et de créer ensuite des groupes de discussion.

Nous parcourons le pays d'un bout à l'autre. Si des gens souhaitent organiser un groupe de discussion avec nous, nous tentons de trouver les réponses qui émergent du sondage. Les groupes de discussion créeront une trousse à l'intention des transporteurs aériens du pays. À partir de nos observations, nous formulerons des recommandations sur les raisons pour lesquelles les femmes n'envisagent pas de faire carrière dans l'aviation pour assurer

leur sécurité économique. Les groupes de discussion nous aideront à formuler ces recommandations pour les entreprises.

L'étape suivante consistera à travailler avec les entreprises et à superviser la mise en oeuvre de nos recommandations.

Enfin, la dernière étape consiste à vérifier si ces recommandations ont fait bouger les choses et si nous pouvons voir plus de femmes dans l'aviation. Ensuite, nous espérons simplement poursuivre nos travaux. La fin de ce projet ne signifie pas la fin des efforts pour attirer plus de femmes dans l'aviation.

Nous invitons des femmes à nous accompagner dans nos tournées nationales. Au début de la journée, nous leur demandons toujours si certaines d'entre elles sont là parce qu'elles adorent l'aviation, mais personne ne répond. Ensuite, je leur demande si certaines d'entre elles sont là parce qu'elles peuvent manquer un jour d'école, et elles éclatent toutes de rire. Toutefois, à la fin de la journée, elles finissent toutes par dire qu'elles veulent devenir pilotes d'hélicoptère, contrôleuses aériennes et ingénieures en aérospatiale. Elles veulent donc faire carrière dans ces domaines; elles ne le savent juste pas encore. Nous espérons donc que cela se produira.

• (1125)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Lors de la dernière rencontre du Comité, nous avons accueilli Mme Farly, propriétaire de l'école Aéro Loisirs, située dans les Laurentides. Mme Farly soulignait que, malgré le fait que le milieu soit principalement masculin, elle n'a jamais ressenti de discrimination. Je comprends que cela reste une perception subjective, mais je souhaiterais avoir votre opinion à ce sujet.

Selon vous, madame Tabobandung, quelles mesures doivent être prises le plus tôt possible afin de garantir que les jeunes filles et les femmes seront attirées par le milieu de l'aviation et voudront y rester?

[Traduction]

Mme Jo-Anne Tabobandung: C'est une question très perspicace. L'Institut technique des Premières nations n'a pas ciblé les femmes pour qu'elles s'inscrivent à ce programme; c'est plutôt le résultat d'une culture que nous avons créée.

Lorsque j'ai débuté ma carrière dans l'aviation, il y a 29 ans, j'étais la seule étudiante dans mon programme de formation. Tous les instructeurs de vol étaient des hommes, tous les dirigeants étaient des hommes et tous les gestionnaires étaient des hommes. Tous les intervenants étaient des hommes. Mon expérience a été correcte, mais ce n'était pas la meilleure expérience. Avec le recul, je sais maintenant que cela aurait pu être mieux.

Mais à l'époque, je ne connaissais même pas de femme pilote, et encore moins une femme autochtone pilote qui aurait pu me servir de modèle. Mon mari est ici aujourd'hui. Il a fréquenté l'école en même temps que moi. Il est pilote à Air Canada. À nos débuts, nous n'avions pas de mentor autochtone. Dans notre école, nous avons créé des mentors autochtones en célébrant les réussites de nos étudiants. Par exemple, lorsque l'un de nos étudiants effectue un vol en solitaire, nous le publions sur Facebook et la publication devient virale. Nous disons « Voici Kayla. Elle vient du nord de Thunder Bay et elle vient d'effectuer un vol en solitaire. »

Ces publications deviennent virales, car les jeunes Autochtones se voient dans les visages de nos étudiants. Ils voient que cela fonctionne. Ils voient que notre école favorise la coopération et ils veulent tous participer au programme, car c'est plus invitant. Je crois que les femmes autochtones qui assument un rôle de mentor attireront plus de femmes dans l'aviation, ce qui permettra à un plus grand nombre de femmes d'occuper des postes de direction dans cette industrie.

Je crois — et je sais que Kendra le croit aussi — que notre position nous aide réellement à créer un milieu inclusif.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être avec nous.

Je vais commencer par m'adresser aux représentants de First Nations Technical Institute.

Depuis que nous avons commencé cette étude, deux problèmes reviennent toujours: attirer de nouveaux élèves et les retenir. Vous avez parlé de l'aspect communautaire et j'ai trouvé cela intéressant. Vous semblez avoir développé un véritable sentiment d'appartenance à la communauté autochtone et vous désirez redonner à la communauté qui vous a permis de créer le cours.

Certains éléments de votre pratique seraient-ils exportables dans des écoles de pilotage qui ne sont pas dans des communautés autochtones?

[Traduction]

Mme Jo-Anne Tabobandung: Nous sommes seulement une école de pilotage qui relève les défis et qui est en mesure de créer un excellent milieu. Je crois honnêtement que cela peut se faire n'importe où au Canada si nous souhaitons accroître la participation des Autochtones.

Les Autochtones sont tellement attachés à leur collectivité et à leur famille qui leur est difficile de partir pour poursuivre leurs études. En effet, il nous est très difficile de quitter nos familles. Ainsi, si nous souhaitons créer un environnement d'apprentissage coopératif, et non un environnement compétitif dans lequel ceux qui n'ont pas une certaine note doivent partir — et c'est le cas dans un grand nombre d'écoles ordinaires —, la création de ce type d'environnement favorise automatiquement la coopération et l'esprit de communauté. Nous appelons notre école « une communauté au sein d'une communauté ». Les étudiants fréquentent l'école ensemble, ils habitent ensemble et ils partagent différentes cultures. Ainsi, cela contribue aussi à l'édification d'une nation pour notre peuple, et les résultats sont probants.

• (1130)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question rapide pour Mme Kincade. J'apprends avec intérêt ce que votre organisme réalise. Existe-t-il un équivalent francophone de votre organisme?

[Traduction]

Mme Kendra Kincade: Le centre d'apprentissage d'Edmonton n'a pas ce type d'organisme. Dans le cadre de notre tournée nationale, nous nous rendons à Montréal et nous avons des intervenants francophones là-bas, ainsi qu'à Ottawa. Au cours de cette tournée,

nous entendons des conférenciers le matin et nous effectuons des visites dans l'industrie en après-midi, et la présence de conférenciers francophones dépend donc de l'endroit où nous sommes.

Notre projet financé par Condition féminine Canada est également traduit; il est bilingue.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Vous êtes certainement trop jeune pour avoir connu la crise de l'industrie aéronautique dans les années 1970, qui était liée à la langue. Dans cette approche des femmes à l'égard d'une carrière en aéronautique, y a-t-il encore une différence basée sur la langue ou est-ce révolu?

[Traduction]

Mme Kendra Kincade: Je ne le crois pas. Je pourrais me tromper, mais je ne le pense pas. L'anglais est la langue que nous devons parler lorsque nous utilisons la radio dans le domaine de l'aviation, peu importe où nous sommes dans le monde. Les pilotes et les contrôleurs aériens doivent donc surtout parler en anglais.

Au Québec, vous pouvez être contrôleur aérien et parler français sur la fréquence, ce qui est merveilleux. Lorsque je vais là-bas, je suis l'une des seules... La plupart des gens parlent français, et j'essaie de le faire aussi, mais je ne crois pas que ce soit un gros problème.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Doiron, nous n'avons pas eu la chance de vous entendre au sujet de vos recommandations. Je vous cède la parole pour que vous puissiez nous en parler.

M. Mike Doiron: Selon moi, le plus gros problème des écoles de pilotage a trait à la difficulté d'attirer et de retenir les étudiants, comme vous l'avez dit tantôt.

L'aspect financier est un facteur important. Je connais plusieurs étudiants qui souhaiteraient intégrer l'industrie, que ce soit comme pilote, ingénieur ou autre, mais qui n'ont pas les moyens financiers pour le faire, les coûts de la formation étant très élevés. C'est un gros problème.

J'aimerais souligner un autre point, soit la réglementation. Je crois fermement qu'il doit y avoir un bon système réglementaire de surveillance, mais le gouvernement dispose de ressources limitées pour faire ce travail. Transports Canada aiderait plusieurs entreprises s'il leur fournissait des études ou de l'information sur les produits et s'il exerçait une très forte surveillance réglementaire. Présentement, le plus gros obstacle auquel nous devons faire face à Gander est la difficulté d'obtenir, pour nos étudiants et notre entreprise, un bon service de la part de Transports Canada.

• (1135)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Badawey.

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

Je poserai d'abord quelques questions, et les témoins pourront ensuite partager leur temps pour répondre.

Tout d'abord, madame Kincade, vous faites un excellent travail. C'est bien de voir quelqu'un avec votre passion pour cette industrie. Nous apprécions tous cela — du moins, je peux parler pour ce côté de la table.

J'aimerais cibler mes questions sur la diversité des pilotes examinateurs, des contrôleurs et des pilotes, ainsi que sur les pénuries dont ces professions font l'objet. À cela s'ajoutent les questions d'égalité fondée sur le sexe, la langue et l'ethnicité et, manifestement, les besoins des différentes régions du Canada.

Nous connaissons la subvention de 426 000 \$ qui a été versée à Elevate Aviation pour déterminer pourquoi un plus grand nombre de femmes n'envisagent pas de faire carrière dans l'aviation pour assurer leur sécurité économique. Cette somme aidera également à collecter des données qui permettront de vérifier si ce milieu est attirant et inclusif pour les femmes.

Madame Kincade, dans le cadre de ce programme, tentez-vous d'inclure, dans le dialogue que vous avez établi à l'échelle nationale — et M. Aubin a abordé le volet linguistique, mais j'aborderai le volet autochtone —, des gens des collectivités autochtones, afin que l'égalité fasse partie des résultats?

Mme Kendra Kincade: Ce programme était axé seulement sur les femmes. À mesure que notre entreprise s'élargit, nous réalisons que nous devons nous concentrer davantage sur les Autochtones, et c'est pourquoi notre centre d'apprentissage leur consacre deux semaines. C'est axé sur les femmes, qu'elles soient autochtones ou non autochtones. J'espère que nous collaborerons et que nous mettrons sur pied un groupe de discussion.

Nous collaborons également avec la Northern Air Transport Association. À la conférence qui se tiendra à Yellowknife, en avril, nous créerons un groupe de travail avec les intervenants de cette association et nous espérons recueillir des commentaires dans le Nord du Canada. Nous souhaitons réellement entendre toutes les voix.

Les obstacles qui dissuadent les femmes de faire carrière dans le domaine de l'aviation sont peut-être les mêmes obstacles qui dissuadent les Autochtones. Que cette subvention nous permette de répondre à cette question ou non, nous pourrions toujours utiliser les recommandations que nous formulerons, nous pourrions travailler avec les entreprises et nous pourrions espérer créer un milieu inclusif pour tous les Canadiens.

M. Vance Badawey: Madame Tabobandung, croyez-vous que c'est une occasion d'utiliser le même programme et les mêmes travaux, afin que les recommandations que recevront les entreprises pour trouver et retenir des femmes dans la main-d'oeuvre soient en grande partie formées de vos recommandations?

Mme Jo-Anne Tabobandung: Certainement. Nous travaillerons avec tous les groupes. C'est intéressant, car nous n'avons pas de difficulté à attirer des candidats dans notre programme, mais nous n'avons tout simplement pas la capacité de les former. Nous ne ciblons pas les femmes. Les Autochtones représentent de 4 à 5 % de la population. La moitié de ces gens sont des femmes. Tous nos gens sont sous-représentés, et nous ne ciblons donc pas un groupe précis, mais nous souhaitons réellement travailler avec tout le monde, afin d'accroître l'intérêt à l'égard de cette industrie. Même si ces gens ne reçoivent pas une formation dans notre entreprise, il est important qu'ils fassent des études postsecondaires, afin de continuer d'étudier dans le domaine de l'aviation ou dans un autre domaine.

M. Vance Badawey: En parlant d'études postsecondaires, le gouvernement fédéral est actuellement le coordonnateur, à défaut d'un mot plus précis, du programme de prêts étudiants du Canada.

Malheureusement, les provinces ont toutes des programmes différents à cet égard, mais nous espérons pouvoir harmoniser cela un peu plus. Elles offrent également des programmes d'études postsecondaires. Selon vous, comparativement aux programmes d'aviation, les autres programmes offrent-ils des choses très différentes aux étudiants postsecondaires?

Je présume que tous les témoins peuvent répondre à cette question.

Mme Jo-Anne Tabobandung: Oui. Nos étudiants ont une différente source de fonds pour les études postsecondaires. On croit souvent à tort que l'éducation de tous les Autochtones est subventionnée. C'est inexact. Cela dépend de la taille de la collectivité dans laquelle ils vivent. L'ITPN appuie des bourses, et il y a aussi le programme Inspire, par l'entremise du gouvernement fédéral, dans lequel nos étudiants peuvent faire une demande d'aide financière pour leurs études.

• (1140)

M. Vance Badawey: Je présume, madame Kincade, que lorsque vous reviendrez avec vos recommandations, ces dernières incluront des préoccupations liées aux Autochtones ou des mécanismes qui permettent d'inclure les Autochtones, ainsi que d'autres communautés linguistiques et ethniques. Il y aura peut-être des recommandations pour que le gouvernement fédéral élargisse la portée de son Programme canadien de prêts aux étudiants pour inclure les études dans le domaine de l'aviation et pour que le gouvernement provincial ouvre d'autres programmes à ce domaine, surtout dans les différents champs professionnels que vous examinez — manifestement les pilotes, mais aussi les contrôleurs et d'autres métiers qui connaissent également une pénurie.

Mon hypothèse est-elle exacte?

Mme Kendra Kincade: Nous avons besoin de vous dans notre comité.

M. Vance Badawey: Nous sommes ici avec vous, mais en même temps, il est important que cela dépasse notre comité et il faut que les intervenants de l'industrie participent à ces enjeux, car ils connaissent ce domaine beaucoup mieux que nous. J'ai hâte de voir le rapport final, et nous espérons que nous pourrions ensuite progresser et vous aider à éliminer certains de ces obstacles.

Mme Kendra Kincade: Merci beaucoup.

La présidente: À titre d'information, si vous avez des recommandations et que vous avez envoyé un mémoire au Comité, l'analyste l'aura reçu, mais si vous avez d'autres recommandations, veuillez nous les faire parvenir très rapidement, afin que nous puissions en tenir compte dans le rapport.

La parole est maintenant à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins.

J'aimerais me concentrer sur le rapport d'information sur le marché du travail de mars 2018, qui indique que seulement 7 % des pilotes sont des femmes. Manifestement, les Autochtones sont aussi sous-représentés. J'aimerais tout d'abord poser une question à Kendra, étant donné que nous avons vu le travail qu'elle fait avec son organisme pour tenter de former davantage de femmes et d'Autochtones. À votre avis, que pourraient faire les députés et notre comité pour appuyer vos efforts?

Mme Kendra Kincade: Il serait utile d'informer la communauté. Par exemple, nous tentons de présenter notre centre d'apprentissage d'Edmonton à l'échelle du pays. Tout ce qui peut nous aider à le présenter dans d'autres régions du Canada et à obtenir des fonds pour cette initiative serait utile. Nous pouvons le présenter partout au Canada; nous avons simplement besoin des fonds nécessaires.

Nous collaborons avec de nombreuses entreprises, par exemple Canadian North et North Caribou Air. Nous collaborons avec plusieurs entreprises d'Edmonton qui nous aident par des contributions non pécuniaires. Par exemple, NAV CANADA a une journée complète, Canadian North a une demi-journée et l'armée a une demi-journée. Il y a différentes choses. Nous avons aussi des drones, par exemple.

Il serait aussi utile de nous aider à établir des liens avec d'autres organismes, de nous aider à trouver du financement pour nous permettre de présenter notre centre d'apprentissage ailleurs au Canada, et de parler aux gens de notre existence et de celle d'autres organismes comme le nôtre, par exemple la Northern Lights Aero Foundation. Il y a également la Conférence des Canadiennes dans l'aviation, qui se tiendra en juin. Le public n'entend tout simplement pas parler de ces choses.

Si vous donnez des allocutions et que vous avez la possibilité d'amener des gens pour parler de l'aviation dans le cadre de ces événements, ce serait une merveilleuse occasion. Si vous donnez des allocutions, demandez aux gens s'ils ont déjà entendu parler du domaine de l'aviation et donnez-leur le nom de quelques organismes qui peuvent les aider à s'informer davantage.

Si vous ou une personne d'une autre région du pays communiquez avec Elevate Aviation, nous lui affecterons un mentor qui peut venir de diverses régions. Si vous souhaitez devenir un pilote, nous vous mettrons en communication avec un pilote, que ce soit un instructeur de vol en chef, un pilote de WestJet, un pilote d'Air Canada ou un pilote d'Air Inuit. C'est la même chose pour le contrôle de la circulation aérienne: nous vous accueillerons et nous vous laisserons écouter un contrôleur aérien pendant une heure. De cette façon, vous pouvez « l'essayer avant de l'adopter ».

Il serait donc merveilleux d'informer les gens sur l'existence de ces organismes — sans oublier la question du financement.

M. Churence Rogers: La sensibilisation est très importante, donc.

Mme Kendra Kincade: Oui.

M. Churence Rogers: Madame Tabobandung, vous avez parlé du manque d'investissement dans les infrastructures. Parlez-vous des nouvelles infrastructures ou de l'entretien des infrastructures actuelles?

Mme Jo-Anne Tabobandung: Nous n'en sommes plus à l'entretien; il faut les réparer. Les pistes que nous utilisons ont 78 ans. Elles se détériorent; elles tombent en ruine.

Nous avons trois pistes. L'une d'entre elles n'est plus utilisée parce qu'elle était en trop mauvais état; nous n'en avons plus que deux et l'herbe pousse au travers; nous n'avons pas de clôture périmétrique. Ce n'est qu'une question de temps avant que nous ne pouvions plus les utiliser.

Nous avons besoin d'un investissement dans les infrastructures pour continuer d'offrir nos programmes et de former les pilotes autochtones.

• (1145)

M. Churence Rogers: Et vous croyez qu'il s'agit de la façon la plus efficace de parer à la grave pénurie de pilotes dans le Nord, qu'il faut former les Autochtones?

Mme Jo-Anne Tabobandung: Oui, tout à fait. Nous recevons de nombreuses demandes et notre processus d'admission est assez exhaustif. Les candidats doivent donc répondre à certains critères.

Le premier critère — et le plus important —, c'est la lettre d'intention. Elle nous permet de mieux connaître les candidats. Permettez-moi de vous parler de la lettre d'intention d'une jeune femme des Territoires du Nord-Ouest, que nous avons reçue la semaine dernière. Cette jeune femme a 28 ans. Elle est la seule de sa famille à avoir obtenu un diplôme d'études secondaires et elle veut rester dans le Nord. Elle a parlé de deux transporteurs pour lesquels elle voulait travailler, pour aider la communauté dans laquelle elle a grandi.

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Churence Rogers: Monsieur Doiron, vous êtes venus de Gander, à Terre-Neuve. Nous vous souhaitons la bienvenue. Je suis député de Terre-Neuve-et-Labrador. Je voulais donc vous dire bonjour.

Vous avez parlé de certaines recommandations. Vous venez de parler des difficultés financières auxquelles vous faites face et au coût de la formation. D'autres témoins ont soulevé ce point également.

Y a-t-il d'autres problèmes dont vous vouliez nous faire part? Je sais qu'on a dû interrompre votre déclaration préliminaire. Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Mike Doiron: Merci, monsieur.

L'un des obstacles auxquels nous devons faire face lorsque nous demandons du financement pour les étudiants avec le bureau des prêts d'études et l'Agence du revenu du Canada — du moins selon mon expérience dans l'industrie de la formation au pilotage —, c'est que nos licences de formation sont privées et professionnelles. Très rapidement, les gens accrochent sur le mot « privé » associé aux licences de pilote. Même si cela fait partie intégrante de la licence de pilote professionnel, il s'agit d'un obstacle. C'est un enjeu.

Le deuxième obstacle — et peut-être le plus important —, c'est qu'une grande partie du financement des étudiants se fonde sur le nombre de semaines de classe et non sur les frais de scolarité. Le montant octroyé à l'étudiant moyen est donc loin de couvrir les frais de scolarité. On peut obtenir une licence de pilote de ligne ou une licence de pilote professionnel en 14 à 16 mois, en moyenne, tandis qu'il faut quatre ans pour obtenir un diplôme universitaire. Le système se fonde sur le diplôme universitaire. Ce serait bien si l'on pouvait changer les choses.

La présidente: Merci.

La parole est maintenant à M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Kendra, je suis député de Calgary. J'ai eu l'occasion de visiter la tour avec NAV CANADA la semaine dernière. J'ai fait exactement ce que vous disiez: j'ai écouté la conversation. J'encourage tous les députés à le faire pour voir comment se passent les opérations. Cela en vaut la peine.

Ce que j'ai trouvé intéressant — et vous me corrigerez si je me trompe —, c'est qu'il n'y a pas d'école pour apprendre à devenir opérateur de tour de contrôle. C'est NAV CANADA qui forme les opérateurs. Est-ce exact?

Mme Kendra Kincade: Oui. NAV CANADA forme les contrôleurs aériens.

M. Ron Liepert: Oui. Et selon ce que je comprends, c'est la même chose pour les pilotes. Ils ne fréquentent pas une école technique, mais bien une école de pilotage privée. Est-ce exact?

M. Mike Doiron: Ou un collège. Il y a des écoles de pilotage privées; dans certaines provinces, la formation est offerte dans les collèges communautaires.

M. Ron Liepert: Est-ce qu'il y en a en Alberta? Le SAIT offre un programme?

Mme Kendra Kincade: Le SAIT offre un programme de pilotage à Calgary.

M. Ron Liepert: Il me semble qu'il faudrait se tourner vers ce domaine pour combler les lacunes. Le problème, c'est la question de compétence, parce que vous témoignez devant un comité fédéral et que l'éducation relève du provincial; le SAIT est principalement financé par la province de l'Alberta. Avez-vous discuté avec la province de l'augmentation du financement pour l'aviation? Il me semble que ce que fait Jo-Anne en Ontario serait une chose naturelle à faire en Alberta. Nous avons beaucoup de jeunes sans-emploi, malheureusement. Je ne comprends pas pourquoi on n'a pas encore établi des liens entre les provinces.

• (1150)

Mme Kendra Kincade: Je ne comprends pas non plus.

Parlant de NAV CANADA, on comprend lorsqu'on visite la tour à quel point ce travail est intéressant et facile à vendre.

M. Ron Liepert: Tout à fait.

Mme Kendra Kincade: Je ne sais pas si vous avez visité le centre de contrôle de la circulation aérienne?

M. Ron Liepert: J'ai été surpris lorsqu'on m'a dit quel était le salaire des contrôleurs.

Mme Kendra Kincade: Lorsqu'on commence les IFR dans le centre de contrôle aérien, le salaire de base à Edmonton est de 150 000 \$ pour la première année.

M. Ron Liepert: C'est incroyable.

Mme Kendra Kincade: Donc, si vous voulez le visiter, faites-moi signe.

M. Ron Liepert: J'aimerais avoir 40 ans de moins.

Mme Kendra Kincade: C'est une carrière incroyable. Lorsque les gens viennent visiter l'immeuble de NAV CANADA, ils sont vendus. Nous leur vendons les pilotes, aussi. Nous leur demandons si une carrière dans ce domaine — et 80 000 \$ dans leurs poches — les intéresse.

M. Ron Liepert: D'accord, c'est là où je reviens au financement provincial. Jo-Anne parle du problème des infrastructures dans une large mesure. Je me demande si c'est à l'aéroport de Villeneuve, à Edmonton ou à l'aéroport de Springbank, à Calgary... nous avons les infrastructures. Il me semble que les jeunes sont nombreux à chercher une carrière. Bon nombre d'entre eux sont Autochtones et je crois que les possibilités sont importantes. Nous avons les infrastructures. On ne relie pas les points et je ne sais pas pourquoi; et je ne parle que d'une seule province. Je ne suis pas au courant de la situation dans les autres provinces.

Mme Kendra Kincade: Nous pourrions peut-être entamer une discussion et former un comité provincial pour en parler. Nous nous rendons à Yellowknife en avril pour une tournée; nous visiterons aussi d'autres régions.

Nous avons parlé à des gens de Yellowknife qui souhaitent envoyer des Autochtones à notre centre d'apprentissage pour une semaine. L'intérêt est là. La prochaine étape consistera peut-être à former un comité de ce genre.

M. Ron Liepert: Nous pourrions en parler à Jason Kenney lorsqu'il sera élu, dans un mois environ.

La présidente: D'accord.

La parole est maintenant à M. Simms.

M. Scott Simms (Coast of Bays—Central—Notre Dame, Lib.): Je vous remercie de m'accueillir.

Ma question s'adresse à M. Doiron, parce que Gander Flight Training se trouve dans ma circonscription. Je connais des gens qui y travaillent depuis un bon moment. Chaque fois que je parle à des gens qui s'intéressent à l'aviation — et qui ont entre 18 et 27 ans environ —, je constate qu'ils réalisent maintenant que les possibilités d'avancer rapidement sont immenses. J'ai vu le fils d'un de mes amis. Il a 24 ou 25 ans et sera bientôt capitaine pour la société Jazz.

Il était aux études il y a quatre ou cinq ans; il avait 18 ans et aujourd'hui... C'est incroyable et la situation n'était pas la même il y a quelques années de cela, à ce qu'on m'a dit. Je suis heureux pour lui et c'est une personne exceptionnelle, mais même avec tout le talent qu'il a, il n'aurait pas pu gravir les échelons aussi rapidement il y a quelques années.

Ce que me disent les jeunes de ce groupe d'âge, c'est que le prix de la formation est exorbitant. Ils sont surpris de voir qu'il faut payer aussi cher pour un programme si court.

Monsieur Doiron, je m'adresse à vous parce que vous avez abordé la question plus tôt. Vous dites avoir une solution, ou du moins avoir pris des mesures pour éviter cette mauvaise surprise aux étudiants.

M. Mike Doiron: Je crois qu'il faut vendre la carrière dans son ensemble et ne pas s'arrêter aux premières étapes. Le problème, c'est que pendant des années, lorsque je parlais aux parents à mon ancienne école, par exemple, pour leur expliquer la formation, ils me demandaient combien elle coûtait. Ensuite, ils me demandaient à quel salaire les finissants pouvaient s'attendre lorsqu'ils commençaient à travailler. Je devais leur expliquer qu'ils gagneraient un salaire de crève-faim pendant leurs premières années de travail. C'est là que la coupure se faisait. Toutefois, il fallait leur expliquer que ces premières années étaient considérées comme un apprentissage et qu'au cours d'une période de deux ou trois ans, leur salaire allait augmenter de manière importante, surtout maintenant, et que la progression allait être très rapide, comme celle du jeune homme dont vous avez parlé... Il est passé d'un maigre salaire à un très bon salaire en peu de temps.

Pour moi, c'est l'élément essentiel: il ne faut pas vendre seulement la formation, mais bien la carrière. C'est ce qu'il faut faire à mon avis, parce que si on ne parle que de la formation, les gens décrochent et ne reviennent pas; ils sont sous le choc.

•(1155)

M. Scott Simms: Nous avons souvent affaire avec des gens qui ont des prêts étudiants, qu'il soit question de radiation de la dette ou d'exemption d'intérêts. Ces gens sont incapables de rembourser leur prêt; ils n'arrivent pas à trouver un emploi. Il me semble que ce ne soit pas un problème dans votre domaine, une fois qu'on a passé cette étape d'apprentissage et qu'on obtient un meilleur salaire.

Ensuite, il y a l'école. En plus du financement pour les étudiants, de quelles mesures d'allègement les écoles privées ont-elles besoin pour attirer plus d'étudiants? L'un des enjeux auxquels doit faire face votre école, c'est l'importante population d'étudiants internationaux.

M. Mike Doiron: Oui, tout à fait.

M. Scott Simms: Vous devez faire face à toutes sortes d'autres défis afin que ces étudiants fassent la transition vers le marché du travail canadien. Ma question ne porte pas uniquement sur cet enjeu, mais j'aimerais savoir de quelle forme d'aide l'école a besoin.

M. Mike Doiron: Encore une fois, je crois qu'il faut se concentrer sur les infrastructures, comme nous en avons parlé plus tôt. Il faut faciliter la tâche aux écoles de pilotage au quotidien. À Gander, nous voulons acheter deux dispositifs d'entraînement au vol très dispendieux pour aider l'école de pilotage et la compagnie aérienne.

Donc, si l'on pouvait aider les écoles de pilotage du pays à acheter ces dispositifs, que ce soit par l'entremise de prêts à faible taux d'intérêt ou par d'autres mesures visant à aider ces écoles, ce serait un grand pas dans la bonne direction, parce que c'est un enjeu qui revient dans bon nombre des cas.

Je sais que lorsque j'exploitais ma propre école, nous faisons affaire avec la banque qui nous offrait des prêts à un taux très élevé. C'est le moins qu'on puisse dire. Nous ne pouvions pas acheter l'équipement qui aurait pu aider à former les étudiants selon un délai raisonnable.

M. Scott Simms: Donc, l'obtention d'un financement d'une agence de développement économique, comme celle que nous avons au Canada atlantique...

M. Mike Doiron: Ce serait par l'entremise de l'APECA, par exemple.

M. Scott Simms: ... c'est-à-dire l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Ce financement est très utile ou a été très utile pour votre école. La situation de GFT est particulière, puisqu'elle compte deux entités: l'école et la compagnie aérienne qui effectue les vols.

La présidente: C'est exact.

M. Scott Simms: La transition se fait donc naturellement et les étudiants peuvent entrer plus facilement sur le marché du travail.

Qu'en est-il de...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Simms. Nous n'avons presque plus de temps.

Mr. Scott Simms: Oh, c'est l'histoire de ma vie, madame la présidente.

Des voix: Ha, ha!

La présidente: Monsieur Aubin, aviez-vous une question à poser?

[Français]

M. Robert Aubin: Non.

[Traduction]

M. Scott Simms: Excusez-moi, est-ce que je n'avais presque plus de temps, ou plus de temps du tout?

La présidente: Vous en étiez à 5 minutes 34 secondes et je voulais être certaine que M. Aubin puisse poser une question pressante aux fins du compte rendu.

M. Scott Simms: Ah bon, d'accord. J'ai compris.

La présidente: Merci aux témoins. Comme vous pouvez le constater, ce sujet intéresse vivement le Comité.

M. Fuhr s'est joint à nous ce matin. Merci beaucoup.

Nous allons suspendre la séance pour quelques minutes pour permettre au prochain groupe de témoins de prendre place.

•(1155)

_____ (Pause) _____

•(1205)

La présidente: Reprenons.

Par vidéoconférence à partir de Rivière-du-Loup, nous avons M. Martin Hivon, président et chef instructeur de vol d'Aviation MH. Bienvenue.

Représentant Central North Airways, nous avons le capitaine Michael Rocha, propriétaire et haut dirigeant du Central North Flying Club.

Nous accueillons aussi M. Richard Foster, qui est vice-président de L3 Technologies.

Bienvenue aux témoins. Merci d'être ici.

Monsieur Hivon, si vous voulez bien commencer, veuillez limiter votre exposé à cinq minutes afin de nous laisser du temps pour les questions.

[Français]

M. Martin Hivon (président et chef instructeur de vol, Aviation MH): Parfait.

Madame la présidente et membres du Comité, merci de m'avoir invité à témoigner ici aujourd'hui.

[Traduction]

En tant que propriétaire d'une petite école de pilotage et gestionnaire d'un aéroport municipal, je pense être très au fait des différents enjeux auxquels sont confrontées les écoles de pilotage au Canada. Je ne veux pas sembler pessimiste, mais puisque le Comité examine les défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada, je m'en tiendrai aux problèmes et je ne parlerai pas de ce qui va peut-être encore bien.

Vous êtes tous au courant des statistiques sur la pénurie de pilotes qu'on observe déjà. Il y a un problème plus important encore, à mon avis: il n'y a presque plus d'instructeurs de vol.

Si nous sommes au début d'une importante pénurie de pilotes, comment formerons-nous la relève si nous manquons déjà d'instructeurs de vol? Auparavant, l'un des cheminements de carrière des jeunes pilotes était d'obtenir la licence de pilote professionnel, puis d'être instructeur de vol pendant quelques années pour acquérir de l'expérience. Aujourd'hui, les nouveaux pilotes ne choisissent pas cette voie, parce que les compagnies aériennes, qui manquent de pilotes, les embauchent dès qu'ils ont obtenu leur licence.

Il y a quelques années, lorsque j'ai embauché mon premier instructeur de vol, j'ai choisi de lui offrir des conditions bien meilleures à celles offertes dans l'industrie. Je lui ai offert un salaire annuel décent pour qu'il ait un revenu plus stable et une meilleure qualité de vie. Cela a été avantageux pour l'entreprise et pour lui. Je cherche à pourvoir un poste d'instructeur de vol à temps plein depuis déjà quatre mois et, malgré les conditions offertes, je n'ai pas encore reçu un seul curriculum vitae. Il va sans dire que je n'ai embauché personne.

Certains diront que le libre marché sera toujours efficace et que certains pilotes choisiraient de devenir instructeurs de vol si les écoles de pilotage leur offraient un salaire plus élevé, beaucoup plus élevé. Cela nous obligerait toutefois à transmettre les coûts supplémentaires aux clients.

Financièrement, la situation est déjà difficile pour la plupart des aspirants pilotes en raison des coûts élevés de la formation. Le problème se répercuterait alors sur le reste de l'industrie de l'aviation. La pénurie de pilotes pourrait être exacerbée, car moins de personnes auraient les moyens de payer la formation. À mon avis, le manque d'instructeurs est le principal défi auquel nous sommes confrontés actuellement.

Le deuxième défi des écoles de pilotage est un aspect dont vous n'avez peut-être pas encore entendu parler. Les services offerts par le gouvernement fédéral et Nav Canada sont concentrés dans les principaux aéroports canadiens. Ces aéroports, déjà fort achalandés, accueillent surtout les grandes compagnies aériennes. Quelques exceptions, comme l'aéroport de Saint-Hubert, près de Montréal, n'accueillent pas les grandes compagnies aériennes, mais fonctionnent déjà à plein régime.

On serait porté à croire qu'il serait simple et logique de déplacer les activités d'instruction de vol loin des grands centres, car cela permettrait notamment d'atténuer les problèmes de congestion et de bruit. Toutefois, les écoles de pilotage comme la mienne qui sont situées loin des grands centres exercent leurs activités dans de petits aéroports qui ne sont pas servis par Nav Canada ou le gouvernement fédéral. Ces aéroports ont été cédés aux municipalités en 2003, il y a plus de 15 ans, et leurs besoins en infrastructures sont criants. Les municipalités propriétaires n'ont tout simplement pas les moyens de les mettre à niveau.

En outre, Nav Canada élimine des services à un rythme alarmant. Nav Canada ne prend plus en charge les systèmes d'aide à la navigation et d'approche aux instruments, qui sont mis hors service dans tous les aéroports, sauf les aéroports principaux. Comment sommes-nous censés former de nouveaux pilotes si les grands aéroports sont complètement congestionnés et que les petits aéroports n'ont plus les infrastructures nécessaires pour appuyer les activités aériennes et la formation de pilotage? Sans les aides à la navigation conventionnelles et les instruments d'approche, nous pouvons former des pilotes privés, mais pas des pilotes professionnels. C'est un autre problème important qui se dessine depuis déjà plusieurs années et la situation est loin de s'améliorer.

Mon troisième et dernier point porte sur Transports Canada. Pour une petite école comme la mienne, il est risqué de critiquer le ministère qui exerce un contrôle sur toutes nos activités, mais je pense que le Comité doit être informé de l'autre difficulté que nous devons surmonter. Transports Canada devraient faire partie de la solution et non du problème. Il est de plus en plus difficile d'obtenir des services de Transports Canada sans qu'il y ait des retards. Cela touche tous les aspects de nos opérations. Transports Canada semble manquer cruellement de personnel. Dans un premier temps, régler certaines lacunes importantes améliorerait la situation en général.

À cela s'ajoute la nécessité pour Transports Canada de se mettre à jour et de moderniser ses exigences à l'égard des écoles de pilotage du pays. Le système actuel est vieux, voire totalement archaïque. À titre d'exemple, le système est fondé sur le nombre d'heures d'entraînement, alors qu'un programme de formation axée sur les compétences serait plus efficace et pourrait peut-être réduire le coût total de la formation des pilotes.

• (1210)

Les examens écrits de Transports Canada comprennent surtout des pièges au lieu d'être axés sur les points importants.

Enfin, Transports Canada met trop de temps à s'adapter aux nouvelles réalités. De nos jours, par exemple, aucun pilote professionnel ne navigue à l'aide d'une carte papier et encore moins avec un sextant. Malgré tout, Transports Canada refuse d'autoriser les écoles de pilotage d'utiliser des outils modernes comme Foreflight, par exemple, dans le cadre de la formation. Il est peut-être toujours pertinent d'avoir une connaissance élémentaire des cartes papier et des anciennes techniques de navigation, mais refuser carrément de permettre aux écoles d'utiliser les outils de navigation modernes dans le cadre de la formation est tout simplement inacceptable. Il faut donner aux pilotes les compétences dont ils ont besoin aujourd'hui, les compétences dont ils auront besoin demain, et non celles qui étaient requises il y a 30 ans.

Merci. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions, si vous en avez.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hivon. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de témoigner.

Monsieur Rocha, vous avez cinq minutes.

Capitaine Michael Rocha (haut dirigeant, Central North Flying Club, et propriétaire, Central North Airways): Merci. Je suis d'accord avec ce que Mike et Martin ont dit.

Je m'appelle Michael Rocha. J'ai une licence de pilote de ligne et une qualification d'instructeur de vol de classe 2. J'ai une qualification IFR multimoteur. Je suis titulaire d'une qualification de type sur de nombreux aéronefs différents, notamment les Q400 et les jets Embraer. J'ai de l'expérience en tant qu'instructeur de vol et pilote de transport nolisé. J'ai aussi été pilote dans l'industrie du transport aérien, et je le suis encore à ce jour.

J'ai grandi à Brampton. Au secondaire, j'ai eu la chance de suivre un programme d'aviation qui comprenait cinq cours directement liés à l'aviation. C'était une occasion formidable. J'ai ensuite fait des études en génie, puis en ingénierie des transports, avec une concentration en aviation.

J'ai commencé à travailler aux îles de Toronto, puis je suis retourné à Sudbury, où j'ai ouvert une école de pilotage. J'avais été approché par un investisseur. À l'époque, je trouvais que l'aéroport n'était pas adéquat. Nous avons donc ouvert notre propre aéroport, essentiellement. Un des premiers défis que nous avons relevés était lié aux primes d'assurance. Nous avons commencé nos activités tout de suite après le 11 septembre 2001. Après cette date, les soumissions d'assurance avaient triplé par rapport à ce qu'elles étaient avant. Nous avons dû composer avec la réglementation de Transports Canada, ce qui nous a obligés à reporter le lancement de nos activités. Entre-temps, nos appareils sur le terrain ne généraient aucun revenu. Les frais d'entraînement en vol exigés des étudiants posaient problème, et c'est encore le cas aujourd'hui. Les taux d'achèvement étaient également préoccupants, puisque beaucoup de ceux qui commençaient la formation ne la terminaient pas.

Une fois l'entreprise lancée, nous pouvions offrir tous les types de licences de vol: licence privée ou commerciale; qualification IFR multimoteur; qualification d'instructeur de nuit. Nous n'avions aucun problème à recruter des instructeurs. Les gens voulaient absolument trouver du travail et les instructeurs étaient prêts à travailler même s'ils n'étaient pas bien payés, car cela leur permettait d'accumuler des heures. Ce n'était pas un problème; on ne manquait pas d'instructeurs.

La demande était forte dans le nord de l'Ontario; il y a beaucoup d'appareils privés dans la région. Nous avons une clientèle générationnelle; le père était propriétaire d'un avion et le fils voulait apprendre à piloter pour prendre la relève. Il y avait une bonne communauté d'aviateurs à cet aéroport, notamment le club de vol de Sudbury, qui avait de nombreux membres. L'aéroport était un lieu de rassemblement où les gens pouvaient aller pour observer et apprendre à connaître l'aviation. C'est un endroit ouvert à tous. Les pilotes se réunissaient et racontaient des histoires de pilotage en buvant du café.

C'était ainsi, à l'époque. Notre aéroport hébergeait des clubs d'aviation. Il n'y en a plus. Nous avons eu la chance de connaître du succès avec l'école de pilotage. Nous avons étendu nos activités aux vols nolisés, mais ce n'était pas facile. Le secteur était réglementé. Les marges de profit et le volume sont faibles. Nous avons pu survivre grâce à nos activités d'entraînement de vol pour le privé, ceux qui voulaient simplement obtenir une licence privée, en plus des étudiants pour les licences commerciales.

Nous formions nos propres instructeurs. Essentiellement, nous pouvions offrir un emploi à nos étudiants, à ceux qui faisaient leurs cours pour obtenir une licence privée et une licence commerciale, puis qui continuaient pour obtenir une qualification d'instructeur. Nous pouvions simplement leur offrir un emploi et les embaucher. Nous avons embauché beaucoup de nos étudiants.

Les pilotes qui vivaient dans la région de Sudbury pouvaient s'y entraîner pour obtenir une licence privée et une licence commerciale. Ils s'entraînaient dans leur propre région. À l'époque, au Canada, on comptait 352 écoles de pilotage, dont plus de 100 en Ontario seulement. Qu'est-ce qui a changé?

Pour nous, le plus grand changement était la décision du gouvernement ontarien de surveiller et de réglementer le secteur des écoles de pilotage. Je pense que la mise en oeuvre laissait à désirer. Les entreprises ont dû composer avec cela. Au début, les écoles étaient capables de payer les frais. Il s'agissait simplement de frais de cours pour les licences commerciales et la qualification d'instructeur. Le gouvernement a ensuite exigé des états financiers

vérifiés. Pour les écoles qui n'avaient pas une importante clientèle pour le secteur commercial, les coûts sont devenus prohibitifs.

Les écoles du Nord de l'Ontario ne donnaient pas assez de cours de qualification pour l'aviation commerciale pour couvrir les coûts des cours et des états financiers vérifiés. Nous n'étions plus en mesure d'offrir ces cours. Nous avons donc perdu une bonne partie de notre clientèle à temps plein, les gens qui venaient s'entraîner tous les jours.

Le bassin d'étudiants des écoles s'est érodé, puis de nombreux étudiants qui voulaient poursuivre leur formation pour obtenir une licence commerciale ont dû aller ailleurs pour le faire. C'était un grave problème. Les instructeurs ont suivi; ils sont allés travailler ailleurs, faute de clientèle.

● (1215)

Il y a également la question du financement des aéroports. Comme mon collègue l'a indiqué plus tôt, notre aéroport n'investissait pas massivement dans la communauté de l'aviation générale. On s'intéressait plus au trafic passager qu'au nombre d'étudiants. Lorsque le club est déménagé, les activités ont périclité et nous avons perdu la communauté de l'aviation générale.

Il y avait d'autres points: la surveillance de Transports Canada, les essais en vol et le financement pour Transports Canada. À Sudbury, nous avons un bureau de Transports Canada, mais il sera bientôt fermé. Il s'agit d'un service très important; on y offre les essais en vol, les examens écrits et les licences. Concernant actuellement? Aujourd'hui, il ne reste que 148 écoles en activité au pays, dont seulement 43 en Ontario.

● (1220)

La présidente: Merci beaucoup, capitaine. Je suis désolée, mais je dois vous interrompre. Je suis certaine que vous aurez l'occasion de présenter le reste de vos commentaires.

Monsieur Foster.

[Français]

M. Richard Foster (vice-président, L3 Technologies): Madame la présidente, membres du Comité, bonjour.

L3 Technologies met au point des technologies de défense et des solutions commerciales avancées en matière de formation des pilotes et de sécurité dans l'aviation. Au pays, L3 Technologies emploie actuellement plus de 2 200 Canadiens, et l'entreprise continue à croître.

L3 Technologies estime que 151 000 nouveaux pilotes seront nécessaires dans le monde au cours des cinq prochaines années, soit une moyenne de 30 000 par an. À titre de référence, l'industrie a formé environ 20 000 pilotes en 2017.

[Traduction]

Fait intéressant pour le Comité, les programmes de notre académie de pilotage visent à fournir aux transporteurs aériens des pilotes bien formés. En Europe, nos activités de recrutement, de sélection et de formation visent à garantir aux candidats qui réussissent la formation un poste en tant que pilote occupant le siège droit avec un transporteur aérien partenaire de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, notamment EasyJet et British Airways.

Notre académie de pilotage située en Floride compte 780 étudiants, 104 appareils et un contingent annuel de 130 000 heures de vol. Deux tiers des étudiants sont des ressortissants étrangers, mais il n'y a aucun ressortissant canadien actuellement.

En raison des exigences de la FAA pour l'obtention des licences relatives au transport aérien, L3 offre à ses diplômés l'occasion de travailler à titre d'instructeurs dans ses écoles afin d'accumuler le nombre d'heures de vol requis. Bien qu'on ne puisse garantir à nos étudiants un poste chez un transporteur américain, nos normes de recrutement et de formation sont très respectées et le taux d'embauche de nos diplômés par les compagnies aériennes est élevé.

Dans ces deux programmes, le coût est le principal obstacle à la formation d'un plus grand nombre de pilotes. Les étudiants doivent trouver leur propre financement. Nous offrons des mesures d'aide et ils ont accès à des prêts garantis par le gouvernement et par le privé. Il existe en outre divers programmes de bourses.

Même si le fardeau financier des étudiants demeure élevé, L3 mène un processus de sélection rigoureux afin de maximiser le taux de réussite, étant donné que l'entreprise assume une partie du risque financier.

L3 Technologies est propriétaire de la société Dawson Aviation de Pueblo, au Colorado. Depuis 2006, Dawson Aviation offre la formation initiale en vol pour tous les élèves-pilotes, les opérateurs de système de combat et les opérateurs d'aéronefs télépilotes de l'United States Air Force. Cela représente plus de 15 000 étudiants de l'USAF depuis le lancement du programme, qui visait à regrouper la formation initiale auparavant offerte dans 183 écoles à l'échelle des États-Unis. La décision de concentrer les activités dans une seule école avec une supervision accrue de l'USAF a été prise dans la foulée d'une série d'accidents dans diverses écoles civiles qui avaient de la difficulté à atteindre les normes techniques et les normes de sécurité appropriées.

[Français]

Tous ces programmes soulignent la nécessité d'une masse critique de ressources et d'infrastructure. Il s'agit de veiller à ce que les normes de sécurité de vol, de vol et de maintenance en vol soient respectées. De plus, il est nécessaire de fournir une source continue d'instructeurs et de personnel de maintenance dans le milieu de l'aviation, d'assurer un rigoureux processus de sélection des étudiants et de leur offrir des conseils et une assistance financière judicieux. Il faut aussi pouvoir investir dans les dernières technologies de simulation et d'aéronefs afin d'aligner la formation sur les besoins des compagnies aériennes.

[Traduction]

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

Notre deuxième recommandation est de faire participer les grandes compagnies aériennes, la communauté de l'aviation mondiale et le gouvernement à l'élaboration d'une solution. Les grandes compagnies aériennes et l'industrie de l'aviation mondiale créent la demande et s'intéressent de près à la façon dont les stratégies devraient être déployées. Ces entités devraient participer à l'élaboration d'une stratégie nationale. Leurs exigences façonneront la stratégie nationale, et le gouvernement sera mieux en mesure de

comprendre comment il peut aider. L3 Technologies serait ravi d'avoir l'occasion de participer.

Notre troisième recommandation consiste à envisager différents modèles de gestion qui permettront de mettre en oeuvre la stratégie nationale. Comme on l'a démontré avec l'exemple de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, L3 offre un siège garanti avec une compagnie aérienne. Il est important pour le Canada de trouver le bon modèle opérationnel.

• (1225)

[Français]

Toutes les parties prenantes doivent se mobiliser et travailler ensemble pour trouver la bonne solution. Si, en tant que Canadiens, nous voulons rester compétitifs dans un environnement technologique mondial en rapide mutation, où la réglementation et les normes ne feront qu'augmenter, nous devons collaborer pour trouver une stratégie nationale pour le Canada.

J'aimerais remercier les membres du Comité de leur intérêt.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre Mme Block.

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

Je veux souhaiter la bienvenue à nos témoins. C'est la dernière journée où nous entendrons des témoins dans le cadre de cette étude. Bien entendu, nous formulerons des recommandations à la lumière de ce que nous avons entendu. Bon nombre des témoins, au cours de l'étude du projet de loi d'initiative parlementaire et de cette question, ont parlé du défi auquel sont confrontées nos écoles de pilotage. Je n'ai probablement pas besoin de le mentionner, compte tenu du titre de cette étude.

Je sais que de nombreux témoins ont mentionné les difficultés financières, le coût de la formation, de même que le coût de l'équipement hautement technique et la nécessité d'innover et d'utiliser de nouvelles technologies pour offrir la meilleure formation possible pour nos étudiants en pilotage.

L'un de nos témoins dans le groupe précédent a mentionné les coûts assumés par les écoles de pilotage. Elle a fait savoir que les écoles de pilotage mènent leurs activités dans un environnement que l'on qualifierait de très imprévisible. Je veux citer une observation formulée par le Conseil national des lignes aériennes le mois dernier. Dans une déclaration, il a évalué que d'ici 2030, une taxe sur le carbone ajouterait plus de 800 millions de dollars par année au coût du transport aérien. Je me demande si vous pourriez nous expliquer l'incidence que cette politique du gouvernement visant à imposer une taxe sur le carbone à l'industrie aérienne aurait sur l'école de formation au pilotage. Augmentera-t-elle les coûts pour une école de pilotage, et comment cela cadre-t-il avec notre désir de surmonter vos défis? Nous voici maintenant à imposer une autre taxe.

N'importe qui peut répondre à cette question.

Capt Michael Rocha: Je peux commencer.

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

M. Richard Foster: Je suis d'accord. Je pense que les coûts finiraient par être refileés au client au moyen d'une réglementation quelconque. Je pense que l'industrie essaie de réduire son bilan carbone à l'aide de nouvelles technologies. Je dirais qu'il est important que le modèle d'affaires, qui aiderait le Canada à créer de futurs emplois dans l'industrie du transport aérien, doive s'aligner sur les pratiques des compagnies aériennes. Par exemple, Lufthansa, si je comprends bien, recrute dès le début et forme ses pilotes tout au long du programme, ce qui contribue à compenser une bonne partie des coûts.

Nous parlons des écoles de pilotage et des vols récréatifs, puis nous parlons des affaires de l'industrie du transport aérien. Ce sont deux choses différentes, à mon avis, et il faut peut-être les aborder de deux façons différentes.

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

• (1230)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à M. Hivon. Dans votre présentation, vous avez mentionné que la plupart des chefs de file de l'industrie faisaient de plus en plus la promotion de la formation axée sur les compétences.

Pouvez-vous nous parler des avantages et des inconvénients de ce type de formation? Pouvez-vous également nous parler des obstacles qui existent actuellement?

M. Martin Hivon: La réglementation actuelle n'offre aucune latitude. L'ensemble du système géré par Transports Canada est basé sur un nombre d'heures par type de formation. Pour un pilote privé, on parle de 45 heures de vol au minimum et pour un pilote professionnel, il s'agit de 200 heures. Rien ne permet de déterminer si l'étudiant est prêt à passer à la prochaine étape après 35 ou 40 heures de vol. Est-ce qu'un étudiant ayant à son actif 175 heures de vol est prêt à obtenir sa licence de pilote professionnel? Aucune considération n'est accordée à une telle question.

Mon école de pilotage est un peu particulière. En effet, c'est l'acrobatie aérienne qu'on y enseignait au début. Par la suite, l'école s'est mise à offrir une formation standard. Nous intégrons à la formation des pilotes professionnels des formations plus avancées. Nous leur offrons davantage de formation. Malgré tout, selon les règles de Transports Canada, l'individu qui n'a pas atteint 200 heures de vol ne peut pas obtenir sa licence de pilote professionnel, peu importe s'il est compétent et prêt à travailler dans l'industrie.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Les questions suivantes s'adressent à tous les témoins.

Les universités canadiennes appliquent un système selon lequel les frais de scolarité varient en fonction de la nationalité de la personne. Ainsi, les frais de scolarité d'un Canadien sont moins élevés que ceux d'un étudiant étranger.

Pouvez-vous nous parler du système de frais de scolarité qui est appliqué dans vos établissements? De quelle façon ces frais sont-ils établis? Les frais varient-ils selon la nationalité de la personne?

[Traduction]

M. Richard Foster: Je peux seulement parler au nom de L3 Technologies. Nous avons des écoles au Canada, mais nous offrons d'importantes bourses d'études pour les femmes et les minorités aux États-Unis et nous avons des programmes en Europe. L3 discutera avec les étudiants après leur sélection pour vérifier qu'ils ont les aptitudes pour suivre le programme, trouvera des solutions de financement avec eux et communiquera avec les banques et consentira des prêts sur nantissement. D'une certaine manière, nous aidons à financer leur cours, ce qui signifie que nous voulons qu'ils réussissent.

Capt Michael Rocha: Nous n'offrons pas actuellement de formation en pilotage pour les étudiants internationaux, mais je sais que dans l'industrie, l'une des tendances à l'heure actuelle est que les étudiants internationaux paient généralement plus que ce que paient certains des pilotes canadiens, mais cela a une incidence négative. Certaines écoles de pilotage servent maintenant principalement les étudiants internationaux et compliquent la tâche aux pilotes canadiens qui veulent suivre la formation, car sur le plan des affaires, cela paie leurs factures, alors elles visent ce marché.

[Français]

M. Martin Hivon: Nous sommes dans la même situation. Nous n'avons pas d'étudiants étrangers inscrits à un programme formel, même si nous ne refusons pas ces étudiants. Par ailleurs, j'ai parlé du manque d'instructeurs, un problème auquel nous devons faire face. Celui-ci existe parce que certaines écoles se sont spécialisées dans les programmes de formation destinés aux étudiants étrangers. Ceux-ci viennent suivre leur formation au Canada et retournent ensuite dans leur pays. Je sais pertinemment que ces étudiants paient beaucoup plus cher leur formation. Ces écoles peuvent donc probablement offrir à leurs instructeurs un salaire plus élevé que celui que nous offrons aux nôtres. En effet, l'étudiant canadien moyen n'est pas en mesure de déboursier ce qu'un gouvernement étranger est prêt à payer pour former ses étudiants.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Il y a une autre entreprise du nom de Cargair qui a un partenariat avec la Caisse Desjardins pour aider les étudiants à obtenir du financement.

Est-ce que l'un de vous a un lien quelconque avec une institution financière, ou envisagez-vous de le faire, pour que les pilotes et les futurs étudiants aient une marge de manoeuvre pour le paiement?

• (1235)

[Français]

M. Martin Hivon: Si vous le permettez, je peux répondre en premier.

Il est intéressant que vous souleviez cette question, car nous sommes justement en train de discuter avec des représentants de la Caisse populaire Desjardins de Rivière-du-Loup pour voir comment nous pourrions faciliter l'accès à du financement pour les étudiants qui veulent suivre un cours de pilotage professionnel. Je ne suis pas sûr de la façon dont ces échanges vont se terminer, mais il semble y avoir une certaine ouverture.

Nous offrons aussi des cours de pilotage pour les personnes désireuses d'obtenir leur licence de pilote privé, mais ces cours sont une forme de loisir. Des gens décident de se payer un cours de pilotage au lieu de s'acheter une motoneige. Cependant, je parle vraiment ici d'une formation pour les étudiants qui veulent devenir pilotes professionnels et travailler dans ce secteur. À l'heure actuelle, il est très difficile pour eux d'obtenir du financement.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

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

Je commencerai par vous, monsieur Hivon. Nous avons constaté sous le gouvernement précédent un désengagement progressif de Transports Canada de plusieurs secteurs, dont l'aviation, et la délégation d'un certain nombre de responsabilités, par exemple à NAV CANADA.

Votre école de pilotage m'intéresse tout particulièrement parce qu'elle est en région et qu'elle pourrait faire partie de la solution au problème du bruit entourant les grands aéroports, que notre comité vient d'étudier. Si NAV CANADA décide de ne plus offrir de services de vol aux instruments à votre aéroport, est-il possible de contester cette décision?

[Difficultés techniques]

Je passe aux autres témoins en espérant que le lien vidéo avec M. Hivon sera être rétabli.

Monsieur Foster, votre troisième recommandation est d'adopter de nouveaux modèles d'affaires au Canada. Vous aviez commencé à nous parler de la Lufthansa, par exemple. Je me demandais s'il existe un modèle privilégié dont vous pourriez nous faire part.

[Traduction]

M. Richard Foster: Je pense que si Air Canada décidait de recruter et de former dès le début, ce serait l'idéal. Je ne sais pas si la compagnie est prête à le faire.

Un autre modèle serait d'embaucher L3 Technologies ou une entreprise comme CAE, qui a les ressources et l'infrastructure, pour mener le processus de sélection et aider à élaborer les exigences en matière de financement.

Nous sommes affiliés aux banques aux États-Unis qui offrent le risque collatéral pour les étudiants en fonction du processus de sélection que nous menons, car le taux de réussite garantie pour ces étudiants est beaucoup plus élevé. Ce que l'on ne veut pas, c'est un étudiant qui s'inscrit à un programme, pense qu'il veut devenir un pilote, paie tout cet argent, obtient les prêts et ne réussit pas au final. Je pense que le Canada doit se pencher sur le modèle de recrutement utilisé pour l'aviation dans le passé et sur la façon de régler le problème de l'industrie du transport aérien, qui englutit l'ensemble des instructeurs et des pilotes qui sortent de l'école de formation.

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur Rocha, j'ai une question à vous poser sur ce même sujet.

Vous dites dans vos propos préliminaires que beaucoup d'étudiants commencent leur cours, mais qu'ils ne le finissent pas. La question du financement des études est claire pour tout le monde autour de la table, je crois. Je cherche donc à comprendre pourquoi un étudiant qui connaît les coûts d'une telle formation s'engagerait dans ce programme s'il sait qu'il n'en a pas les moyens. Les gens quittent-ils ce programme simplement pour des raisons financières ou parce qu'il ne correspond pas à l'idée qu'ils s'en étaient fait au départ?

[Traduction]

Capt Michael Rocha: C'est une bonne question. Il comporte deux volets.

Pour l'étudiant commercial, une personne qui aspire à devenir pilote professionnel, ces taux de réussite et d'achèvement sont bien plus élevés que dans la communauté d'aviation générale, où des gens veulent obtenir une licence de pilote privé. Ces gens s'attendent à ce que la formation soit amusante et facile, mais lorsqu'ils commencent le programme, ils s'aperçoivent que c'est beaucoup de travail et d'efforts. C'est la raison pour laquelle un grand nombre de personnes ne terminent pas la formation pour obtenir la licence de pilote privé.

Le ministère des Transports a introduit le permis de pilote de loisir, ce qui a allégé une partie du problème. Il a grandement facilité le processus pour obtenir une licence de pilote privé. En ce qui concerne les ultra-légers évolués qui arrivent sur le marché pour les gens qui essaient de voler, j'allais notamment suggérer d'offrir plus de crédits et d'accroître l'utilisation de ces avions. Si quelqu'un décide de se porter candidat pour l'obtention d'une licence de pilote privé, il peut le faire à un coût relativement faible, et il peut tellement aimer son expérience qu'il voudra en faire une carrière plus tard. Ces gens peuvent ensuite faire ce que M. Foster a suggéré, où il y a un simulateur... notamment. De façon générale, je pense que les gens ont des attentes mais s'aperçoivent par la suite que ce n'est pas la réalité.

● (1240)

[Français]

M. Robert Aubin: Ma dernière question s'adresse à tous les témoins, et j'espère que M. Hivon pourra se joindre à nous.

Existe-t-il des statistiques sur le nombre d'étudiants canadiens inscrits à un cours de pilotage? Quel pourcentage de ces étudiants retient-on? autrement dit, quel est le pourcentage d'étudiants formés qui iront travailler pour une compagnie étrangère plutôt que de servir le Canada?

M. Richard Foster: Je n'ai pas cette information, mais je vais la rechercher.

M. Robert Aubin: Je poserai la question à M. Hivon lorsqu'il sera de retour.

M. Martin Hivon: Je suis de retour, mais je ne pense pas que vous m'entendiez.

M. Robert Aubin: Oui, je vous entends très bien. Avez-vous entendu la fin de la question?

M. Martin Hivon: Non. La communication a été coupée au milieu de votre question. J'ai compris cependant que vous parliez de NAV CANADA, ce qui m'intéresse beaucoup.

M. Robert Aubin: Je parlais aussi de Transports Canada, qui délègue depuis des années bon nombre de ses responsabilités. Par exemple, quand NAV CANADA prend la décision de laisser tomber les services de vol aux instruments dans un aéroport donné, avez-vous un quelconque droit d'appel à l'égard de Transports Canada afin de faire valoir qu'il vous faut ce service pour les raisons que vous avez énumérées dans votre présentation?

M. Martin Hivon: Aucunement. Nous ne sommes ni consultés ni avisés. On nous place devant le fait accompli et nous n'avons pas un mot à dire.

Prenons un exemple que je connais bien, soit l'aéroport de Rivière-du-Loup. De façon plus technique, les trois approches aux instruments conventionnels viennent d'être déclassées. Le VOR ou le NDB, l'émetteur lui-même, est encore là, mais aucune documentation ne l'accompagne, de sorte qu'il ne sert absolument à rien. Nous n'avons que l'option de faire des approches aux instruments basées sur le système GPS. Pour la formation de pilote professionnel, il est important d'être capable de faire les deux, parce qu'on ne peut pas piloter seulement avec le GPS.

Nous nous sommes retrouvés devant un fait accompli, qui est très récent. Nous devons donc aller dans un autre aéroport pour avoir accès à ces approches, ce qui augmentera les coûts.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je vais faire un préambule à mes observations comme je l'ai fait la dernière fois. Je crois que vous étiez dans la salle et que vous avez entendu mon intervention.

Nous discutons du financement gouvernemental ou d'autres occasions qui peuvent exister à l'échelle fédérale et provinciale, et nous entendons de nombreuses recommandations aujourd'hui concernant une stratégie nationale. J'imagine que cette stratégie inclurait l'égalité des sexes, les langues, l'ethnicité, l'égalité, l'éducation et, bien entendu, vos défis opérationnels, de même que vos défis en matière d'immobilisations.

Ce devrait être un processus inclusif qui fait participer les secteurs privé et public, le gouvernement, vos entités, les différentes organisations et associations et, bien entendu, les entreprises qui ont besoin de pilotes.

On devrait envisager différents modèles d'affaires, surtout les modèles d'affaires internationaux qui existent dans le monde.

Mme Block a mentionné plus tôt que c'est la dernière réunion pour formuler des recommandations afin de répondre à ce que M. Fuhr recherche.

Premièrement, est-ce que mes propos sont exacts et, deuxièmement, y a-t-il d'autres recommandations que vous voulez ajouter dans le rapport final?

Capt Michael Rocha: Exact, c'est-à-dire à propos d'inclure l'égalité des sexes et les différents segments ou...

M. Vance Badawey: Ce que je veux dire et ce que j'ai entendu jusqu'à présent est ce que je viens de mentionner. Lorsqu'on examine une stratégie nationale, si c'est la voie que le Comité veut suivre, il faut tenir compte de tous les éléments qui ont été mentionnés dans les témoignages.

Capt Michael Rocha: Pour ce qui est des recommandations, l'une des suggestions que j'ai notées, c'est d'élaborer une stratégie

nationale pour l'infrastructure aéroportuaire et d'examiner la communauté de l'aviation. Je ne peux pas faire une déclaration générale pour toutes les entreprises, mais les aéroports qui sont dirigés par les administrations régionales sont généralement axés sur les passagers. Ils essaient de générer des revenus de cette façon, plutôt que de passer par l'aviation générale. C'est une recommandation précise.

Comme M. Foster l'a dit, il y a d'autres moyens d'offrir une formation en pilotage. Il a été démontré que les simulateurs pour les compagnies aériennes constituent une merveilleuse façon de former les futurs pilotes, ce qui répond à une partie des besoins des compagnies aériennes. N'oubliez pas que vous devez tenir compte des besoins généraux du secteur de l'aviation pour ce qui est des voyageurs, car l'industrie a besoin d'eux. Les voyageurs permettent de soutenir les autres secteurs d'activités dans les aéroports — l'entretien notamment —, et ce n'est pas tout le monde qui ira travailler pour une compagnie aérienne. Certains peuvent travailler pour une exploitation de taxis aériens ou un service de navette, alors il ne faut pas oublier cet aspect. C'est généralement ce qui se passe à certains des aéroports. Ils se concentrent seulement sur la compagnie aérienne et pas forcément sur la communauté de l'aviation générale. Lorsque cet aspect s'éteint, les affaires qui les soutiennent — les ravitailleurs, le personnel d'entretien — ont du mal à demeurer rentables. Cet aspect a certainement besoin d'une stratégie nationale qui tient compte des besoins de la compagnie aérienne et des besoins généraux en matière d'aviation.

Si nous pouvons veiller à ce que ce soit le plus inclusif possible... nous avons besoin de pilotes. Il y a des occasions pour tous. Je pense que l'élément le plus important qui a été soulevé à la dernière réunion, c'est la communication des renseignements à ces groupes et l'éducation. C'est certainement important. Je pense que ce serait très utile.

Il y a également des menaces externes. Je travaille pour une compagnie aérienne, et il y a des pilotes qui envisagent d'aller ailleurs. Vous pouvez former un pilote et il peut décider de partir. Il peut décider d'aller aux États-Unis ou en Asie... d'élargir leurs perspectives. Ils sont aux prises avec une pénurie de pilotes également, si bien que ce sont de véritables menaces. Il faut s'attaquer à ces problèmes rapidement.

● (1245)

La présidente: Nous avons à la table avec nous Robert Lavigne. Il est le vice-président du Kingston Flying Club.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Monsieur Lavigne, vous n'avez pas eu l'occasion d'intervenir encore, alors je vous cède la parole.

M. Robert Lavigne (à titre personnel): Merci.

Rapidement, le Kingston Flying Club est la plus vieille institution de formation en pilotage qui existe encore au pays. Nous avons été fondés en 1927, et il est absolument formidable que nous soyons encore en existence, principalement parce que nous sommes un organisme de bienfaisance à charte fédérale.

Je n'ai pas beaucoup de temps, alors je vais vous expliquer qui nous sommes rapidement. Étant donné que nous avons des bénévoles de différents horizons, nous avons des gens qui ont des M.B.A. et des Ph.D.

Permettez-moi d'aborder des renseignements liés aux affaires plus explicites que vous n'avez peut-être pas. Les écoles de pilotage de nos jours survivent en grande partie grâce à une marge de profit nette variable de 3 à 7 %, et je vous mets au défi de trouver une autre entreprise au pays qui peut survivre avec une telle marge de profit. Nous le faisons tous parce que nous voulons le faire et que nous sommes passionnés d'aviation. Souvent, ces écoles sont attachées aux collectivités et offrent des services à ces collectivités. Parfois, comme Jo-Anne de Tyendinaga vous le disait, elles ont à cœur la survie des collectivités. Il y a des services comme l'exploitation de taxis aériens. On en a parlé plus tôt.

Il est très important que vous compreniez qu'il y a d'importantes considérations relatives aux capitaux. Plus de 70 % des coûts des écoles dont vous faites allusion sont en dollars américains. Tout notre équipement, tout notre carburant et souvent les abonnements pour mener certaines activités — par exemple, notre logiciel pour l'établissement du calendrier — proviennent des États-Unis.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous accordons maintenant la parole à M. Fuhr.

M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.): Merci à tous de témoigner. Bob, Michael, Richard et Martin, je suis ravi de vous revoir.

Je n'ai pas beaucoup de temps. Je veux renforcer le dossier, car notre étude tire rapidement à sa fin et le Comité devra prendre en délibéré les recommandations qu'il compte présenter au gouvernement fédéral. Le sujet n'est pas exagérément complexe. Nous devons abattre les obstacles qui empêchent les étudiants de suivre une formation de pilotage. Ces obstacles sont principalement de nature financière. Il en existe peut-être une poignée d'autres, mais au bout du compte, la formation est onéreuse et les gens ne peuvent plus se permettre de la suivre.

Nous devons former les pilotes plus efficacement, et je pense que, comme Martin l'a proposé, la formation axée sur les compétences fait partie de la solution. Cette formation permettra de réduire le temps, et l'argent, qu'il faut pour que les gens terminent leur formation et entrent sur le marché du travail. L'industrie des transports devrait être un acteur important à cet égard pour voir comment on pourrait procéder, car on ne pourra pas agir à toutes les étapes de la formation. Je considère que cette industrie a toutefois un rôle à jouer.

Il faut que les gens recommencent à devenir instructeurs. Nous devons donc trouver un moyen de les y inciter. Ici encore, les mesures seront en grande partie financières. Je préférerais que les instructeurs arrivent en fin plutôt qu'en début de carrière, car ils ont plus à offrir. Il s'agira ici encore d'offrir des incitatifs financiers, j'en suis convaincu. Quant à vous, si vous êtes d'accord, vous pouvez examiner la manière dont on pourrait procéder.

Je partage aussi l'avis de Martin, qui a parlé de quelque chose dont je n'avais pas entendu parler aujourd'hui. Je suis titulaire de deux licences de pilote de ligne; une américaine et une canadienne. J'ai dû récemment renouveler ma licence canadienne, et le processus s'est révélé bien plus long que prévu. En fait, si je dépendais de cette licence pour travailler chaque jour, je serais probablement resté à la maison quelques semaines afin de tenter de démêler le dossier.

L'industrie des transports devra intervenir davantage à cet égard afin d'apporter du soutien, que ce soit au chapitre des examens, des licences ou d'autre chose. Je pense qu'il faut avoir une bonne et longue conversation à ce sujet.

Je voudrais accorder du temps à M. Foster, qui était en train de formuler des recommandations. Je veux que le Comité les entende, car le témoin n'a pas eu le temps de finir.

● (1250)

M. Richard Foster: Je le répéterai, nous devons élaborer une stratégie nationale. Je pense que le marché va tenter de se corriger de lui-même, et les compagnies aériennes d'affaires vont aller ailleurs qu'au Canada si nous ne pouvons unir nos efforts et aider les étudiants.

Je pense qu'il importe de faire participer les parties prenantes pertinentes à la discussion: les compagnies aériennes et les entreprises comme L3 et CAE, qui peuvent offrir des infrastructures et des ressources. Nous devons ensuite nous attaquer à une question distincte et examiner ce que les écoles de pilotage peuvent faire pour appuyer ces efforts. Il faudra atteindre une masse critique sur les plans des ressources et des infrastructures pour que cela fonctionne. Nous ne parlons pas seulement d'un horizon de cinq ans; nous voyons à long terme, sur 10 ou 20 ans.

Pour ce qui est des autres modèles d'affaires, sachez qu'il en existe plusieurs. Je sais que Martin a évoqué le problème du maintien en poste des instructeurs de pilotage. Le modèle de la Floride, dont les deux tiers des étudiants viennent de l'étranger, nous permet de conserver les instructeurs, car les étudiants ne sortent pas en masse des écoles pour entrer au service des compagnies aériennes. Les hommes et les femmes qui restent aux États-Unis peuvent devenir instructeurs pour accumuler les heures nécessaires. Il y a suffisamment d'étudiants étrangers qui vont ailleurs pour qu'ils puissent rester et agir à titre d'instructeurs.

Je pense qu'un groupe de travail auquel on confierait l'étude de la stratégie nationale pourrait examiner ces genres de modèles. Il faut réunir les parties prenantes pertinentes autour de la table pour élaborer cette stratégie.

M. Stephen Fuhr: Merci.

Je voudrais céder le temps qu'il me reste à M. Lavigne pour qu'il ait l'occasion de revenir dans la conversation.

M. Robert Lavigne: Une de vos collègues a posé plus tôt une question sur la taxe sur le carbone. Cela ne nous concerne pas en grande partie. On fait fausse route en abordant le sujet.

En Ontario, par exemple, le gouvernement provincial insiste pour imposer aux écoles de pilotage une taxe routière sur le carburant d'aviation. Si on extrait cet élément de l'équation, la question du carbone ne se pose pas.

Nous souhaiterions l'établissement de mesures s'apparentant à celles de NAV CANADA, comme un régime de bourses alimenté par la BDC, par exemple, afin de permettre aux gens de disposer d'un bassin de capital pour les bourses ou les immobilisations. On peut résoudre la question de bien des manières. On peut notamment former les vétérans pour qu'ils soient instructeurs de pilotage et accorder un allègement fiscal aux pilotes de ligne qui partent à la retraite.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Monsieur Foster, on peut lire ici dans vos notes que vous comptez 31 000 employés dans le monde. Vous nous avez indiqué que les États-Unis s'y prennent mieux que nous à certains égards. Qu'en est-il des autres pays? Pourrions-nous apprendre du Royaume-Uni ou d'autres pays du monde libre? Avez-vous des réflexions dont vous pourriez nous faire part à ce sujet?

M. Richard Foster: Oui, certainement.

Même si les exemples que je vous ai donnés sont tirés des États-Unis, notre division d'aviation commerciale et une de nos écoles de pilotage se trouvent au Royaume-Uni, où nous collaborons avec la Royal Air Force. Nous avons aussi une école de pilotage en Nouvelle-Zélande. La plupart de nos écoles collaborent avec des compagnies aériennes; je pense d'ailleurs que c'est là le modèle que les compagnies aériennes utiliseront aux fins de formation.

• (1255)

M. Ron Liepert: En pareil cas, les compagnies aériennes dirigent les écoles de pilotage. Est-ce bien ce que vous nous dites?

M. Richard Foster: Non, elles collaborent avec nous. Par exemple, nous travaillons avec easyJet et British Airways, qui nous font part de leurs besoins. Nous nous chargeons du recrutement, de la sélection, du financement et de l'inscription des étudiants. Ces deux compagnies aériennes garantissent ensuite aux étudiants qu'ils occuperont un siège droit une fois leur formation achevée. Nous avons conclu cette entente, qui repose sur notre capacité de leur fournir les pilotes conformes à la norme dont elles ont besoin.

M. Ron Liepert: Je suppose que cela fonctionne pour les grands transporteurs aériens, mais des témoins précédents nous ont expliqué qu'en raison de l'étendue géographique du pays, la demande en vols privés est élevée dans le Nord, une région où les postes sont très difficiles à pourvoir dans bien des cas. Or, j'entends ce que vous dites sur votre partenariat avec British Airways.

Existe-t-il dans le reste du monde des modèles que vous connaissez et que nous pourrions examiner?

M. Richard Foster: Je vous ai donné en exemple le fait que nous aidons les étudiants à obtenir du financement. Nous affectons des employés à cette fin. Quand les étudiants se présentent, nous évaluons leurs capacités et les aidons à obtenir du financement. Nous collaborons ensuite avec les banques pour fournir le...

M. Ron Liepert: D'accord, mais dans les faits, la formation est toujours aussi chère pour l'étudiant.

M. Richard Foster: Je n'en suis pas certain. L'étudiant a de fortes chances d'obtenir un emploi. Ce modèle contribue à compenser la demande qui fait en sorte que les apprentis pilotes et d'autres personnes ne restent pas dans le Nord, par exemple. Je pense qu'il faut créer deux modèles différents, un qui sert les compagnies aériennes et l'autre qui met l'accent sur les régions du Nord ou les pilotes commerciaux. Il faut trouver moyen de satisfaire la demande du marché de l'industrie aérienne.

La présidente: Il est 12 h 58.

Nous remercions tous les témoins d'avoir pris le temps de nous communiquer leur savoir. Nous remercions également M. Fuhr d'avoir déposé ce projet de loi. Nous avons eu une séance fascinante au cours de laquelle je pense que tous les membres du Comité ont vraiment beaucoup appris.

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>