

## **Notes de discours à l'intention du Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, l'infrastructure et les collectivités**

Le 4 décembre 2018, *Daniel-Robert Gooch, président, Conseil des aéroports du Canada*

Madame la présidente, membres du comité, c'est un plaisir de témoigner de nouveau devant vous aujourd'hui pour vous parler d'un sujet qui préoccupe de plus en plus bon nombre de collectivités desservies par nos aéroports -- la pénurie de pilotes commerciaux qualifiés --, qui entraîne des problèmes de fiabilité sur des liaisons aériennes régionales importantes. C'est sur cet aspect des écoles de pilotage que je concentrerai mon intervention aujourd'hui.

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

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

Ce contexte est important, parce que les collectivités sont vraiment vulnérables aux conditions du marché et aux décisions prises par les transporteurs aériens pour déterminer s'ils viendront dans leur collectivité, à quelle fréquence et à quel coût.

Les aéroports du Canada forment un système d'aéroports indépendants, mais interdépendants. Un avion qui décolle de Toronto Pearson ou de YVR doit atterrir quelque part, donc les problèmes qui touchent un groupe d'aéroports se répercutent sur beaucoup d'autres aéroports. Cela étant dit, la pénurie de pilotes a été ressentie plus fortement sur les marchés des services aériens régionaux du Canada partout au pays. La Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick et le nord de l'Ontario ne sont que trois des régions touchées. Des vols réguliers sont annulés suffisamment souvent pour que les voyageurs qui envisagent d'acheter un billet pour une de ces liaisons doivent se demander jusqu'à quel point ils tiennent à se rendre à destination à temps.

Voici un exemple. Allen Dillon, un grand voyageur et président-directeur général d'une firme de cybersécurité au Nouveau-Brunswick, a récemment fait l'objet d'un reportage à la chaîne anglophone de Radio-Canada, CBC. Il effectue plus de 100 vols par année et il doit maintenant prendre ses vols beaucoup plus tôt pour arriver à temps à ses réunions, parce qu'il subit des retards majeurs ou

des annulations environ 40 p. cent du temps. C'est comme fermer régulièrement une grande route majeure, mais de façon imprévisible.

C'est une préoccupation majeure. Les compagnies aériennes prennent des décisions au sujet de leurs services en fonction de la solidité financière d'une liaison donnée. Si les voyageurs perdent confiance dans cette liaison et que leur nombre diminue, combien de temps cette liaison pourra-t-elle durer?

La pénurie de pilotes ne touche pas uniquement le Canada, c'est une préoccupation mondiale et le Canada concurrence sur un marché mondial pour obtenir des talents. Et cette préoccupation ne se limite pas non plus seulement aux pilotes. D'après un rapport sur le marché du travail publié ce printemps par le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale, le secteur de l'aviation emploie actuellement environ 154 000 personnes, mais il aura besoin d'environ 55 000 nouveaux travailleurs d'ici 2025. D'après la capacité actuelle des programmes d'études, y compris les écoles de pilotage, seulement un quart de cette demande sera comblée par des diplômés canadiens.

En ce qui concerne les pilotes en particulier, le rapport sur le marché du travail indique que le Canada aura besoin d'environ 7 300 pilotes d'ici 2025. Or, nous produisons seulement environ 1 200 nouveaux pilotes par année et près de la moitié sont des étudiants internationaux qui retournent habituellement dans

leur pays d'origine. Seulement 70 p. cent de ces nouveaux pilotes restent dans l'industrie. Ces facteurs combinés signifient que nous produisons seulement environ 500 nouveaux pilotes par année, ce qui mènera à une pénurie d'environ 3 000 pilotes d'ici 2025.

En outre, nos collègues dans la catégorie des transporteurs aériens régionaux craignent que les changements réglementaires proposés aux heures de service des équipages aériens n'aggravent significativement cette pénurie.

Lorsque nous tenons compte de l'impact qu'une pénurie de pilotes a déjà sur le service aérien dans certaines collectivités, l'avenir est très inquiétant. Ce qui explique pourquoi cette étude arrive à point nommé.

Beaucoup d'idées ont été mises des l'avant sur les façons de régler ce problème, comme plus de choix de soutien financier pour les futurs étudiants, des changements dans la façon dont ces programmes sont perçus en regard d'un soutien financier du gouvernement et de meilleures options pour les étudiants étrangers qui pourraient vouloir poursuivre une carrière dans l'aviation au Canada, et un meilleur accès aux simulateurs et aux autres outils technologiques.

Mais nous laisserons aux experts dans ces domaines le soin de commenter ces idées, puisque j'aimerais maintenant aborder la deuxième partie de l'étude du comité -- c'est-à-dire à savoir si les infrastructures disponibles pour les écoles de

pilotage répondent aux besoins des écoles et des collectivités où elles sont situées.

Je vous ai parlé des défis financiers auxquels sont confrontés les petits aéroports régionaux. Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est le seul fonds d'investissement dans les infrastructures disponible pour les projets liés à sûreté et à la sécurité, et son financement est limité à environ 38 millions de dollars par année. Ce programme est important pour les aéroports admissibles, mais la demande dépasse de loin l'offre et le programme est ouvert seulement aux aéroports offrant un niveau minimal de services commerciaux, et non aux aéroports d'aviation générale n'offrant pas de services commerciaux.

On trouve des écoles de pilotage partout au Canada, tant dans des aéroports commerciaux que d'aviation générale. Certains d'entre eux sont situés dans des zones urbaines, où ils sont situés près d'étudiants potentiels, mais aussi près de collectivités résidentielles.

De par leur nature, les écoles de vol amènent beaucoup d'activités à proximité de l'aéroport de base, dont des décollages, des atterrissages et des rotations. Toute cette activité contribue aux préoccupations des résidents de certaines collectivités au sujet du bruit des avions.

Comme votre comité l'a entendu récemment, le bruit des avions dans les quartiers résidentiels situés près des aéroports est un problème complexe à gérer, et qui est mieux traité sur le terrain dans la collectivité, puisqu'il s'agit d'un problème très local.

Il me fera plaisir maintenant de répondre aux questions du comité.