

Un financement endossé pour la formation des pilotes



John McKenna | Président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada | www.linkedin.com/in/JohnMcKenna-ATAC

L'industrie aéronautique se remet lentement de la pandémie, les flottes sont de nouveau en ligne pour répondre à la demande de voyages refoulée, les mises à pied annulées, et le nombre de passagers se rapproche des niveaux pré-pandémiques. De plus, nous assistons à l'émergence de transporteurs *low-cost* sur le marché et de nouvelles liaisons offertes par les transporteurs desservant les principales plaques tournantes vers les marchés régionaux, y compris les régions nordiques et éloignées.

Les opérateurs ajoutent de nouveaux avions pour desservir ces nouvelles routes. Malheureusement, ces efforts sont limités par le manque de pilotes et de personnel de maintenance. De plus, l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation fédérale sur la gestion de la fatigue entravera sérieusement ces initiatives en exigeant désormais 30 % plus d'équipage pour la même offre de service.

La pénurie de pilotes a un sérieux effet d'entraînement sur l'industrie de la formation au pilotage. Les écoles de pilotage sont à la base de l'aviation et dépendent d'équipes d'instructeurs de vol compétents pour former la prochaine génération d'élèves-pilotes. Alors que la communauté aérienne recherche des pilotes expérimentés, la cible principale pour les pilotes qualifiés potentiels s'est maintenant concentrée sur les instructeurs de vol les plus expérimentés.

La progression des instructeurs vers l'industrie du transport aérien est courante dans l'aviation canadienne, mais elle avait diminué en raison du ralentissement des vols de l'aviation commerciale pendant la pandémie. Malheureusement, la pratique d'embaucher les instructeurs les plus expérimentés s'est amplifiée depuis la reprise. Certaines écoles de pilotage membres de l'ATAC signalent qu'elles vont perdre quelque 50 % de leurs instructeurs de vol au profit des transporteurs aériens au cours des six prochains mois.

Les perspectives du marché du travail publiées par les gouvernements fédéral et provinciaux prévoient d'importantes pénuries de pilotes et de personnel de maintenance au cours des dix prochaines années ainsi qu'une forte concurrence avec d'autres secteurs où la demande pour la main-d'œuvre qualifiée continuera d'être élevée.

La solution pour remédier à cette situation de pénurie de ressources qualifiées est d'attirer plus de candidats dans les écoles de pilotage partout au Canada. Le décalage entre la formation initiale au pilotage et l'employabilité peut être de plusieurs années, surtout pour l'atteinte des compétences et les qualifications requises pour piloter de gros porteurs. Cependant, le Canada a l'avantage de jouir d'une excellente réputation et de beaucoup de succès dans la formation d'instructeurs de vol compétents.

Le message que transmettent régulièrement les jeunes intéressés par une carrière en aviation est que le principal obstacle à l'accès à la formation de pilote professionnel est la difficulté d'obtenir des fonds sous forme de prêts et bourses. Le soutien du gouvernement est indispensable pour offrir à nos plus brillants et talentueux jeunes la possibilité de poursuivre cette importante carrière si nous voulons éviter une grave pénurie de pilotes dans ce pays.

LATAC déposera sous peu auprès du ministre fédéral des Finances une proposition visant à fournir une garantie d'arrêt aux étudiants-pilotes, ce qui devrait faciliter l'accès au financement privé à taux compétitifs pour la formation des pilotes et de la maintenance.

Les formations de pilotes et de personnel de maintenance en aéronautique sont des programmes professionnels avec un taux d'employabilité élevé qui nécessitent un niveau de financement approprié pour permettre aux candidats de poursuivre ces carrières. Une autre considération importante est qu'une plus grande disponibilité de financement améliorerait considérablement la capacité du secteur de l'aviation à attirer vers le pilotage les candidats autochtones et candidates féminines. Actuellement, seulement 5 à 7 % des pilotes commerciaux au Canada sont des femmes.

Ce sont des professions à forte demande et les écoles de pilotage du Canada ont la capacité de former les pilotes compétents requis par les compagnies aériennes canadiennes pour répondre à la demande du public voyageur.

La proposition de l'ATAC contrôlerait l'accès aux prêts garantis des candidats préqualifiés et établirait un accès graduel aux fonds au fur et à mesure que l'élève-pilote atteint des jalons prédéterminés dans sa formation.

La présélection des candidats approuvés, l'accès progressif à des fonds garantis et le quasi-plein emploi éliminent largement le risque financier du gouvernement fédéral. Il s'agit d'une solution à coût quasi nul pour le gouvernement que l'industrie et le gouvernement fédéral devraient mettre en œuvre le plus rapidement possible.

Les barrières financières sont réelles et doivent être levées si nous voulons former la prochaine génération de pilotes canadiens. Si nous ne pouvons surmonter le défi du financement affectant l'offre de pilotes, les compagnies aériennes n'auront d'autre choix que de réduire ou de supprimer le service aux communautés et aux marchés régionaux qui dépendent du transport aérien comme bouée de sauvetage. →