



Consultation du gouvernement du Québec

**Projet de règlement
modifiant la sélection
des ressortissants étrangers**

Mémoire

Présenté par

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA)

à la ministre de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion

Janvier 2015

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	1
Contexte.....	2
La singularité québécoise	3
La réglementation de Transports Canada.....	5
L'impact de la réforme réglementaire au Québec	7
Le marché des étudiants étrangers.....	7
L'avantage canadien et québécois.....	8
La part des étudiants étrangers	9
Conséquences pour les écoles de pilotage	10
Conséquences pour le Québec	12
Conclusion.....	14

Avant-propos

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA) est un organisme à but non lucratif qui a pour mandat de soutenir et de promouvoir l'ensemble de l'industrie québécoise du transport aérien. Elle représente une industrie reconnue à l'international pour son expertise, sa capacité d'innovation ainsi que la qualité de ses formations.

Les écoles de pilotage occupent une place importante au sein de cet écosystème : chaque année, leur réputation d'excellence et l'avantage compétitif qu'elles ont su consolider attirent un nombre croissant d'étudiants provenant des quatre coins du monde. Les étudiants étrangers qu'elles accueillent contribuent significativement à l'économie et au rayonnement du Québec, mais aussi du Canada. En formant des pilotes selon les standards les plus élevés, les écoles québécoises contribuent directement aussi à la sécurité des citoyens canadiens et des passagers du monde entier.

Le présent mémoire, adressé à madame la Ministre de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion, est soumis par l'AQTA au nom de l'ensemble des écoles de pilotage du Québec. Il vise à faire part des préoccupations que soulèvent les modifications prévues à la Loi sur l'immigration au Québec (chapitre I-0.2), et dont les modalités en phase d'être promulguées compromettent la survie des unités québécoises de formation en pilotage. Il ambitionne également de nourrir une réflexion qui permettra de concilier harmonisation réglementaire et pérennité d'un pôle de croissance crucial pour la province.

Contexte

En réponse à une série de rapports exposant des utilisations abusives du Programme des étudiants étrangers (PEE) et pour préserver la réputation d'excellence du pays en matière d'enseignement, le gouvernement fédéral annonçait en juin 2014 la mise en vigueur de nouvelles dispositions réglementaires, plus sélectives et contraignantes, pour l'accueil des étudiants étrangers au Canada. C'est dans ce contexte que Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) a introduit la notion d'« établissement d'enseignement désigné » (EED), une nouvelle terminologie qui amène à créer et distinguer deux catégories d'institutions : celles autorisées à recevoir des étudiants étrangers (les EED) et celles qui ne le sont pas.

Dans cette dynamique réglementaire à compétence partagée, la définition des établissements désignés revient au provincial. Au Québec, jusqu'à présent, les écoles de pilotage ont toujours pu former les étudiants étrangers, au point où ces derniers représentent une composante cruciale de leur modèle d'affaires. Pourtant, selon les dispositions actuellement prévues, seuls les établissements dépendant du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, ont été désignés comme établissements d'enseignement autorisés à recevoir des étudiants étrangers. C'est ainsi que, faute d'appartenir au réseau de l'éducation, la quasi-totalité des écoles de pilotage – qui fournit des formations parmi les plus rigoureuses et opère sous la supervision de Transports Canada, l'aviation étant sous juridiction fédérale – ne peut plus recevoir d'étudiants internationaux si les modifications proposées dans la *Gazette officielle du Québec* du 17 décembre 2014 sont votées en l'état.

À l'heure où le Québec harmonise sa réglementation en matière de délivrance des certificats d'acceptation aux étudiants étrangers avec la réglementation fédérale, l'AQTA – au nom des écoles de pilotage de la province – souhaite profiter de l'exercice de consultation pour relayer à la Ministre les inquiétudes des membres qu'elle représente ; et souligner l'étendue des implications qu'engendrerait la modification de la Loi sur l'immigration au Québec si elle exclut les écoles de pilotage de la liste des EED.

Plus précisément, ce mémoire abordera les thèmes suivants :

- **L'exception que représente le Québec**

Que le Québec soit la seule province au Canada à placer les écoles de pilotage dans une situation empêchant leur désignation est pour le moins étonnant... En effet, la majorité des autres provinces et territoires du pays ont prévu des mécanismes permettant auxdites écoles de prétendre à la désignation, même si elles ne sont pas affiliées à une université ou à un collège.

- **La qualité et la réputation d'excellence des écoles de pilotage québécoises**

Les écoles de pilotage sont soumises à des exigences d'exploitation rigoureuses et à une inspection périodique sans concession menée par Transports Canada, le seul législateur compétent en matière de transporteur aérien. Cette « régie » place mécaniquement toutes les écoles de pilotage québécoises dans une catégorie homogène en termes de qualité ; ces dernières ne devraient pas être pénalisées ni concernées par des ajustements réglementaires visant à maintenir la réputation d'excellence du Canada puisque, sous bien des aspects, elles incarnent et contribuent à cette excellence.

- **L'impact multidimensionnel de la nouvelle réglementation telle que proposée**

Le fait de ne pas reconnaître les écoles de pilotage québécoises – dont une part significative et croissante de la clientèle provient de l'étranger – comme des EED aurait des impacts importants et dommageables pour la pérennité des écoles de pilotage, mais aussi pour la compétitivité de la province.

Nous espérons que ces réflexions sauront convaincre de l'importance d'inclure les écoles de pilotage à la liste des établissements d'enseignement désignés au Québec. À de nombreux égards, leur absence de la liste semble contredire les objectifs d'excellence et de rayonnement à l'international aux noms desquels les nouvelles dispositions réglementaires ont été créées initialement.

La singularité québécoise

L'harmonisation réglementaire prévue par le Québec est la seule à placer les écoles de pilotage dans une situation compromettant à ce point l'accueil d'étudiants étrangers. En effet, toutes les autres provinces et tous les territoires sans exception ont défini des critères d'admissibilité auxquels doivent répondre les établissements d'enseignement pour obtenir le statut d'EED ainsi que des procédures de demande de désignation. S'ils diffèrent d'une province/territoire à l'autre, la plupart des critères établis ont néanmoins en commun :

- d'avoir été approuvés au niveau fédéral;
- d'avoir défini comme admissibles les écoles de pilotage possédant un certificat d'exploitation délivré par Transports Canada et régies par le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

L'exemple de la désignation en Alberta

Dans son document intitulé *Alberta Designation Requirements (ADR)*, l'Alberta définit les critères et démarches pour obtenir une désignation.

“Under the ADR, the following Learning Institutions and training providers are eligible to apply to IAE for designation:

- *Publicly-funded universities, colleges and technical institutions*
- *Private vocational training institutions*
- *Flight schools*
- *Language school programs at public and private institutions*
- *First Nations colleges (...)*”

Plus loin, le document précise:

“Flight schools that are not covered under the Private Vocational Training Act but adhere to Transport Canada regulations as part of the Canadian Aviation Regulations (CARs) and are in possession of Flight Training Unit Operator Certificates are eligible.”

Contrairement aux autres provinces, le Québec n'a pas défini les critères qui permettent aux écoles de pilotage d'obtenir une désignation.

Au Québec, la désignation s'est exclusivement basée sur les établissements d'enseignement du réseau de l'éducation. De fait, en l'état actuel, si la loi devait être votée, le Québec exclurait unilatéralement toutes les écoles n'appartenant pas au réseau de l'éducation. À l'exception d'une école de pilotage, qui fait partie de ce réseau et du Centre québécois de formation en aéronautique (CQFA) – organisme financé par l'État – cela signifie qu'aucune des 35 écoles de pilotage ne figure parmi la liste des EED du Québec. L'inverse n'étant pas vrai pour les autres provinces et territoires, les écoles québécoises seront les seules pénalisées par le changement réglementaire au Canada.

En résumé

Alors que les écoles de pilotage québécoises ont, pour la plupart, des statuts et caractéristiques comparables aux écoles de pilotage désignées dans les autres provinces, elles ne disposent pas des mêmes recours et outils que leurs homologues pour obtenir la désignation. En effet, contrairement aux autres provinces et territoires, aucun mécanisme au Québec autre qu'une affiliation à un collège – processus long, coûteux et contraignant – ne permet aux unités de formation de pilotage de prétendre à la désignation, cette dernière étant conditionnelle à l'appartenance au réseau de l'éducation. Telles quelles, les modifications réglementaires québécoises et sa liste d'EED placent les écoles de pilotage de la province dans une situation inéquitable comparativement au reste du Canada.

L'exception dont les écoles de pilotage québécoises font l'objet est d'autant plus difficile à admettre qu'elles sont soumises, à l'instar de toutes les unités de formation en pilotage du pays, à une réglementation fédérale très rigoureuse garantissant la qualité des formations qu'elles offrent.

La réglementation de Transports Canada

Toutes les activités se rattachant à l'aviation sont de juridiction fédérale, de manière à assurer le maintien et l'uniformité des normes et standards requis pour assurer la sécurité du public. En conséquence, au Québec comme partout ailleurs au Canada, les écoles de pilotage sont soumises à la réglementation et au contrôle continu de Transports Canada. Les exigences réglementaires pour l'exploitation d'une unité de formation au pilotage sont énoncées dans la partie IV du Règlement de l'Aviation Canadien (RAC) : « Délivrance des licences et formation du personnel ». Elles sont aussi largement détaillées dans le TP 12862 intitulé *Comment établir une unité de formation au pilotage*.

Conformément à la réglementation en vigueur, toute entité désirant exploiter une unité de formation au pilotage utilisant des aéronefs – avions ou hélicoptères - doit obtenir un Certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage, généralement abrégé CEUFP. Le processus au complet, depuis le premier contact jusqu'à l'émission du certificat d'exploitation, dure plusieurs mois et est encadré par des inspecteurs régionaux d'entraînement en vol. Il comprend entre autres l'examen des formulaires et des dossiers des instructeurs, la vérification des renseignements et l'inspection rigoureuse des aéronefs et installations prévues aux fins de formation. Il exige par ailleurs de fournir les pièces suivantes :

- les programmes et types d'entraînement en vol dispensés par l'unité de formation au pilotage aspirante (norme 425.13 du RAC);
- les certificats de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs, ainsi que les formulaires de demande de certificats d'exploitation (articles 405.23 et 406.32); et
- les qualifications et l'expérience du chef-instructeur (article 406.22 du RAC); et
- le manuel de contrôle de la maintenance pour examen et approbation par le département approprié de Transports Canada (article 406.38(1) (a)); et
- les routes prévues et proposées pour l'entraînement des pilotes privés (article 406.55 du RAC).

Une fois accrédités, Transports Canada continue à suivre de près les établissements et la qualité des formateurs. Cela se traduit concrètement par, entre autres :

- **Des formations et des tests pratiques à intervalles réguliers pour les instructeurs des écoles**

Les taux de succès et d'échec sont archivés par l'organisme ministériel, et des investigations/mesures sont entreprises dès lors qu'un instructeur échoue.

- **Un « audit » d'Inspection de validation de programme (IVP) tous les deux ans**

Dans le cadre de l'IVP, les systèmes de contrôle de qualité des écoles sont évalués, tant du point de vue de la maintenance que des opérations aériennes et de la formation au sol.

- **L'encadrement des tests en vol**

Les tests en vol – qui débouchent sur la délivrance des licences – doivent être effectués par un inspecteur de Transports Canada ou un examinateur désigné pour les tests en vol, garantissant ainsi une application uniforme des standards d'évaluation, et bien sûr la qualité des licences émises à l'issue des formations.

En résumé

Transports Canada est le seul organisme de réglementation compétent en matière d'aviation. Sa réglementation – dont les paragraphes ci-dessus ont illustré le caractère contraignant – s'applique à tous les secteurs de l'aviation, y compris les écoles de pilotage canadiennes, qu'elles soient ou non affiliées à un collège. En d'autres termes, l'appartenance d'une unité de formation au réseau d'un collège n'a pas d'impact sur la qualité de la formation ni des licences que l'entité délivre.

En ce sens, les formations délivrées par une école dite désignée, quand bien même affiliée à un collège, ne sont pas supérieures à celles délivrées par les autres unités de formation privées. Suivant ce constat, il devrait apparaître évident que les écoles de pilotage du Québec, soumises aux mêmes normes garantes de qualité, méritent tout autant que l'école dite désignée d'être considérées pour la désignation autorisant l'accueil d'étudiants internationaux. C'est par ailleurs sur la base de ce raisonnement que la majorité des autres provinces, vraisemblablement, ont ouvert le processus de désignation à toutes les écoles de pilotage dès lors qu'elles possèdent un certificat d'exploitation de Transports Canada; et ce, indépendamment de leur affiliation à un collège ou à une université.

Jusqu'ici, la réflexion s'est attachée à démontrer en quoi l'absence des écoles de pilotage au sein de la liste des EED québécois était contre-intuitive, en particulier eu égard à la situation dans les autres provinces/territoires et la réglementation en vigueur.

La prochaine partie abordera quant à elle toute l'étendue des impacts que les modifications réglementaires présentent, insistant notamment sur l'importance du marché des étudiants étrangers. La loi en l'état, en ce qu'elle court-circuiterait l'accès à ce marché capital et stratégique aux écoles de pilotage québécoises, engendrerait des préjudices dommageables pour les écoles, mais aussi pour l'économie québécoise dans son ensemble.

L'impact de la réforme réglementaire au Québec

Le marché des étudiants étrangers

Depuis des décennies, les écoles de pilotage du Québec forment une clientèle internationale dont la part ne fait qu'augmenter à mesure que les pays émergents ouvrent leur ciel. Subséquemment, les étudiants étrangers n'affluent plus uniquement de la francophonie (France, Belgique, Suisse, Maroc, Algérie...), mais également d'autres pays d'Afrique et, de plus en plus, de la Chine, où les écoles sont rarissimes.

D'ici 20 ans, on s'attend à ce que l'aviation chinoise soit aussi importante que celle des États-Unis, ce qui se traduit par un besoin de former quelque **80 000 pilotes** de ligne sur la période. Au Moyen-Orient, autre marché en plein essor, ce besoin avoisinera les **40 000 pilotes** à former sur les 20 prochaines années. Des besoins et des demandes auxquels les écoles de ces régions respectives, dont les ressources et les infrastructures sont insuffisantes voire inexistantes, ne peuvent pas répondre. Des besoins qui, au contraire, représentent des opportunités de croissance et de développement pour les écoles québécoises, dont le nombre de candidats domestiques est par surcroît en déclin. Les dites écoles consacrent ainsi une grosse part de leur budget marketing et de leur stratégie au démarchage d'étudiants étrangers dans des régions où la demande est forte mais mal desservie. Ces efforts significatifs pour mettre en place des partenariats avec l'étranger sont d'autant plus payants pour les écoles québécoises qu'elles jouissent d'une excellente réputation à l'international.

L'avantage canadien et québécois

Plusieurs facteurs propres au Canada, et d'autres spécifiques au Québec, contribuent à expliquer le succès précité. Sans prétendre à l'exhaustivité, on peut retenir les suivants :

▪ Excellence et universalité

La longue et impressionnante feuille de route du Canada en matière de sécurité aérienne, son vaste espace aérien et son infrastructure de qualité ont historiquement imposé le Canada comme une référence dans le transport aérien. En conséquence, les licences de pilotage délivrées par les écoles canadiennes sont parmi les mieux reconnues à l'international. Dans la quasi-totalité des pays, elles permettent aux pilotes étrangers formés au Québec d'obtenir automatiquement des équivalences sur demande auprès des autorités compétentes. À travers des accords passés avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), certaines écoles ont même créé des programmes leur permettant de délivrer des licences européennes en sol canadien.

Dans l'industrie, l'excellence des formations canadiennes est également de notoriété publique, au point où les pilotes formés au pays sont particulièrement recherchés à travers le monde.

La spécificité des licences canadiennes est la conséquence d'une excellence unanimement reconnue dans le milieu de l'aviation. Il s'agit en fait d'un argument supplémentaire en faveur de la qualité des unités de formation qui les délivrent au Québec.

▪ Des prix attractifs

Les formations pour devenir pilote de ligne sont relativement abordables au Canada si l'on compare aux autres régions du monde : au Québec, il en coûte 50 000\$ en moyenne pour une formation de pilote d'avion, contre près du double en France¹ ou au Maroc². Les écarts de coûts pour les licences de pilotes d'hélicoptère sont comparables.

Malgré cette attractivité relative, il convient de noter que ces coûts de formation représentent un investissement monétaire plusieurs fois supérieur à une formation universitaire. Une telle structure de coûts agit alors comme un filtre, les sacrifices qu'elle implique traduisant toute la détermination, le sérieux et la motivation des étudiants étrangers qui s'engagent dans cette voie.

¹ Source : devenirpilotedeligne.com

² Source : *L'Économiste*, « Pilotes de ligne : Une formation à 800.000 DH », article publié le 9 septembre 2011

Coût moyen des formations au Canada

Licence professionnelle – Avion : de 40 000 \$ à 60 000 \$

Licence professionnelle – Hélicoptère : 55 000 \$ à 100 000 \$

Les prix varient en fonction du nombre d'heures et des types d'aéronefs utilisés

À ces facteurs s'ajoutent des avantages propres au Québec qui démarquent un peu plus ses écoles de pilotage :

▪ **Un climat idéal**

Le succès et la réputation des formations délivrées au Québec en particulier s'explique notamment par le climat. Plus qu'ailleurs au Canada, les quatre saisons marquées du Québec permettent d'exposer les apprentis-pilotes à toutes les conditions météorologiques que l'on retrouve sur terre – de -30°C lors des hivers venteux et enneigés, à +30°C l'été, en passant par toute une palette de conditions intermédiaires. Les pilotes formés sont donc particulièrement bien préparés à faire face à toutes les conditions de vol : un avantage concret, perçu favorablement par les compagnies aériennes lorsqu'elles embauchent.

▪ **Fait francophone**

Le Québec est probablement le seul endroit au monde où l'on peut recevoir – en français - une formation de pilote et ce, à des coûts décents. En plus de tous les éléments précités, les écoles de pilotage répondent donc parfaitement au besoin plus spécifique du marché des pays de la francophonie – 125 millions d'habitants dont le niveau et les dispositions à suivre une formation intégralement en anglais sont souvent faibles.

La somme de tous ces facteurs contribuent à l'attractivité des écoles québécoises. Exploités intelligemment, ils leur confèrent une position de force; une position privilégiée pour répondre aux demandes des marchés francophones, et de celles, florissantes, des marchés émergents – notamment l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Les nouvelles dispositions réglementaires viennent complètement remettre en question cette position privilégiée, et la capacité future des écoles québécoises à exploiter ces marchés prometteurs où elles sont pourtant particulièrement compétitives.

La part des étudiants étrangers

Tout cela est d'autant plus lourd de conséquences que la part des étudiants étrangers dans les écoles de pilotage québécoises est significative – jusqu'à 80% des élèves

commerciaux dans certains cas. Elle permet dans bien des cas de pallier une pénurie de candidats québécois. En 2010, un article paru dans *Les Affaires* révélait que 150 des 220 pilotes formés annuellement par *Cargair* (Québec) provenaient de la Chine, du Moyen-Orient et de l’Afrique du Nord³. Un article de *Ciel Québécois* relayait quant à lui l’affluence croissante des étudiants chinois et de l’Asie, où les possibilités de formation très limitées contrastent avec la forte demande en pilotes accompagnant la croissance exponentielle du pays.

En outre, les étudiants internationaux qui choisissent de rester viennent aussi combler localement les besoins... des écoles de pilotage! Conséquence logique et directe d’un déclin de candidats québécois, la province connaît effectivement une forme de pénurie de pilotes qui complique le recrutement de beaucoup d’entreprises de transport aérien, y compris les écoles. Au point où ces dernières embauchent régulièrement leurs étudiants fraîchement formés en tant qu’instructeurs.

La clientèle étrangère fait donc partie intégrante du modèle d’affaires et du fonctionnement des écoles de la province : on comprend alors d’autant mieux en quoi leur perte viendrait aggraver une situation de pénurie déjà problématique.

Conséquences pour les écoles de pilotage

La perte de la clientèle internationale ne représente pas uniquement un manque à gagner : elle menace carrément, dans bien des cas, la survie même des écoles de pilotage qui ont fait des marchés étrangers le cœur de leur activité et de leur stratégie de croissance. Suivant les cas, la perte de ces étudiants pourrait entraîner :

- **Une diminution significative des revenus; et/ou**

Les diminutions de revenus associées à la perte des étudiants étrangers se chiffrent en millions de dollars. La perte de cette clientèle priverait les écoles d’une grande part de revenus dont il est important de comprendre qu’elle est actuellement largement investie dans l’infrastructure et la modernisation continue des flottes. À terme, les écoles qui parviennent à perdurer pâtiront de cette capacité d’investissement décroissante appelée à éroder leur compétitivité.

- **Perte d’emplois qualifiés et de pointe; et/ou**

La diminution de l’activité engendrée par la perte des étudiants étrangers poussera les écoles à congédier du personnel qualifié. S’ils ne parviennent pas à se replacer ailleurs au Québec – fait probable puisque toutes les écoles de pilotage seront dans

³ Source : *Les Affaires*, « Nos écoles attirent les pilotes étrangers », article publié le 30 mars 2010.

des situations comparables – les individus victimes des mises à pied risquent de chercher un emploi dans les provinces voisines, voire à l'étranger.

L'une des écoles contactées dans le cadre de ce mémoire, et dont les étudiants représentent 50% de la clientèle, a partagé sa vive inquiétude. Elle estime devoir mettre à pied la moitié de ses instructeurs, si elle perd le droit de former des étudiants étrangers. La situation aura d'autres impacts sur l'effectif global : des coupures parmi le personnel de maintenance et de l'équipe d'administration seront à prévoir.

- **Perte de valeur et investissements caducs; et/ou**

La diminution des activités pousserait les écoles à se départir de toute une partie de leurs installations et de leur flotte. Les investissements mis en place depuis plusieurs années pour accueillir la clientèle étrangère représentent plusieurs millions de dollars pour la grande majorité des écoles. La vente de ces équipements, très vraisemblablement à perte, aura un impact significatif sur la valeur des actifs des écoles et donc, la valeur même de ces entreprises.

Il faut aussi considérer tous les dommages associés aux pertes financières en publicité à l'étranger. Tel qu'on le mentionnait, la majorité des écoles déploient des ressources significatives pour démarcher à l'international. Elles participent régulièrement à des salons aéronautiques et négocient en continu des accords avec des compagnies étrangères. La nouvelle réglementation annulerait tout le bénéfice de ces efforts encore en cours, ce qui engendrerait pour les écoles des pertes sèches.

- **La fermeture de l'unité de formation au pilotage et l'interruption des services annexes**

Dans de nombreux cas, l'importance des étudiants étrangers est telle que leur perte soudaine entraînera la fermeture de l'unité de formation. Ces fermetures pourraient également impliquer l'interruption d'opérations et de services annexes. Certaines écoles assurent effectivement des services de nolisement et de travail aérien essentiels à la sécurité des québécois.

La fermeture des écoles aura aussi des répercussions importantes pour leurs aéroports d'appartenance, dont certains vivent essentiellement de l'activité qu'elles génèrent. On parle ici de pertes de revenus (essence, location de hangars, frais d'atterrissage...) susceptibles d'aggraver des situations budgétaires, pour certains déjà fragiles.

Si ces sombres perspectives inquiètent à juste titre les écoles québécoises, elles comportent également de lourdes conséquences au niveau provincial.

Conséquences pour le Québec

Pour comprendre en quoi la perte des étudiants étrangers des écoles de pilotage a des répercussions au niveau provincial, il s'agit dans un premier temps de prendre conscience de leur apport pour la province.

Au cours de leur séjour compris entre 12 et 18 mois, les apprentis-pilotes vont effectivement dépenser des sommes significatives pour se loger ; ils contribueront directement à l'économie locale en se restaurant, consommant des biens québécois et en visitant la province. Des données fournies par HEC Montréal estiment de manière conservatrice les dépenses d'arrivée et d'installation, ainsi que les dépenses régulières d'un étudiant en gestion au cours d'une année. Compte tenu de la nature des dépenses et activités évoquées, nous pensons que ces chiffres peuvent s'appliquer à la situation des élèves-pilotes étrangers : chacun dépenserait selon cette source une somme approximative de 19 000 \$.

En considérant que le Québec accueille annuellement environ quatre cents élèves-pilotes étrangers, la nouvelle réglementation entraînerait une perte de 7,6 M\$ par an pour la province. Ces chiffres ne prennent pas en compte les dépenses de la famille et des proches qui viennent inévitablement visiter ces étudiants avec la volonté de profiter des charmes de la province. Ils n'incluent pas non plus les différentes formes d'attachement qui se créent, et qui poussent les étudiants à revenir visiter le Québec et ce, bien au-delà de leur formation.

Dans bien des cas, l'apport des étudiants étrangers ne s'arrête pas là. Il serait effectivement erroné de penser que tous repartent après leur formation : une part non-négligeable décide de prolonger l'expérience, voire de s'établir durablement au Québec. Ce faisant, ils viennent combler une forte demande locale et atténuent la difficulté à recruter les pilotes au Québec. À cet égard, l'exemple de *Grondair* est saisissant : en 2014, 27 des 51 postes de pilotes (pilotes-instructeurs, patrouilleurs, commandants et premiers officiers) ont été comblés par des pilotes d'origine étrangère issus de l'école. Ces postes servent à honorer des services de nolisement, mais aussi des engagements cruciaux envers la SOPFEU (*Société de protection de forêts contre le feu*) et la SOPFIM (*Société de protection de forêts contre les insectes et maladies*). D'autres secteurs, notamment les ambulances aéromédicales, reposent également sur l'embauche d'étudiants étrangers formés au Québec pour combler leurs besoins et assurer la continuité de leurs services.

En somme, à travers les étudiants étrangers, les écoles de pilotage du Québec forment une future main d'œuvre qualifiée très en demande localement, et cruciale au bon fonctionnement de l'industrie du transport aérien. Leur perte aggraverait ainsi la difficulté déjà bien existante à recruter des pilotes au Québec. Elle enfermerait un peu plus la province dans une situation de pénurie, aux répercussions très problématiques pour la fourniture de services importants.

Dans un autre registre, les mises à pied qu'engendrerait la diminution (voire la cessation) des activités des écoles de pilotage au Québec créerait un chômage coûteux, tant politiquement (l'emploi étant un enjeu clé pour tout gouvernement) qu'économiquement. S'agissant d'emplois qualifiés, le risque que les personnes congédiées partent à l'étranger est grand, ce qui engendrerait une perte d'expertise et de qualification dramatique pour la compétitivité de la province.

Finalement, la perte de la clientèle étrangère, en menaçant la pérennité des écoles de pilotage et par-delà même la capacité de la province à former des pilotes – qu'ils soient québécois ou non – engendrerait rapidement une perte d'expertise et de compétitivité dans une filière d'excellence stratégique pourtant définie comme prioritaire par le gouvernement et les politiques provinciales. Les nouvelles dispositions réglementaires placent le Québec dans une situation dangereuse et paradoxale, l'empêchant d'exploiter sa réputation d'excellence et tous les outils susceptibles de contribuer à sa croissance et à sa prospérité.

Tableau 2 : Données sur les revenus que représentent les étudiants étrangers

Données sur l'apport des étudiants étrangers	Moyenne pour le Québec de 2010 à 2014
Nombre moyen d'élèves étrangers / an	400
Revenus totaux estimés de ces formations	25 M \$
Dépenses liées au séjour des étudiants étrangers	7,6 M \$
Revenus estimés de taxes de ventes des formations et dépenses de séjour	4,9 M \$
Impôt sur le revenu des travailleurs & entreprises	???
Nombre d'écoles de pilotage au Québec	35

Conclusion

En conclusion, ce mémoire vise à démontrer en quoi le fait de ne pas inclure les écoles de pilotage dans la liste des établissements d'enseignement désignés pour recevoir des étudiants étrangers représente une décision infondée et risquée, tant pour les écoles que pour la province dans son ensemble.

Une décision infondée

Les modifications relatives au Programme des étudiants étrangers (PEE), auxquelles le Québec tente de s'ajuster, visent deux objectifs louables et salués par l'industrie du transport aérien : préserver la qualité et la réputation de l'enseignement canadien à l'international d'une part, et diminuer les risques associés aux fraudes d'autre part. En excluant les écoles de pilotage des établissements désignés, le Québec va, bien involontairement certes, à l'encontre de ces objectifs puisqu'il pénalise une filière de formation d'excellence réglementée uniformément au niveau fédéral par Transports Canada.

La rigueur et la qualité des formations délivrées par les écoles du pays et de la province sont internationalement reconnues et font des licences canadiennes des licences parmi les plus prisées au monde. Qui plus est, les investissements associés à ces formations – de deux à trois fois supérieurs aux formations universitaires, et entièrement assumés par les étudiants – ont une dimension engageante qui en dit long sur la motivation et le sérieux des élèves-pilotes. De plus, il s'agit d'argent "neuf" pour le Québec, c'est-à-dire de fonds provenant de l'extérieur du pays.

Une décision à caractère risqué

En étant la seule province à ne pas prévoir de mécanisme permettant la désignation des écoles de pilotage, le Québec nie l'apport des étudiants étrangers à cette filière d'excellence, et semble sous-estimer l'importance économique de ce pôle de croissance. Les écoles canadiennes répondent à la demande croissante de régions n'ayant pas les structures adéquates pour former leurs pilotes. Les marchés que représentent la Chine, mais aussi le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord et l'Amérique latine alimentent les écoles du pays et contribuent significativement à leur croissance.

Au Québec, seule province au Canada à proposer des formations en français, s'ajoute tout le marché de la francophonie. Ces étudiants dépensent des sommes significatives en logement, restauration, loisirs et tourisme lors de leur formation, contribuant ainsi directement à la vitalité des régions où ils étudient. Mais ce segment, dont une partie décide de s'établir au Québec, est également nécessaire pour pallier la pénurie de

pilotes et assurer des services essentiels à la population : transport et loisirs, mais aussi lutte contre les feux de forêts ou services d'évacuations médicales.

En ce sens, la perte des étudiants étrangers n'entraînent pas seulement des pertes financières (diminution des revenus, dévaluation des actifs, perte des investissements en publicité) : elle met en péril la compétitivité du Québec dans un secteur d'avenir, et annule tous les efforts ayant mené à cette position privilégiée. Le tout au profit des autres provinces ayant pris des dispositions permettant la désignation d'écoles de pilotage, même non affiliées à des universités.

Pour toutes ces raisons, l'AQTA considère qu'il est important, pertinent et urgent que les écoles de pilotage possédant un certificat d'exploitation de Transports Canada soient inscrites à la liste des établissements d'enseignement désignés du Québec, de manière à ce qu'elles puissent continuer de recevoir des étudiants étrangers au-delà de l'harmonisation réglementaire.
