



AIMTA CANADA-Janvier 2021

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES
MACHINISTES ET DES TRAVAILLEURS DE
L'AÉROSPATIALE DEVANT LE COMITÉ
PERMANENT DES TRANSPORTS, DE
L'INFRASTRUCTURE ET DES
COLLECTIVITÉS

AIMTA-CANADA

PRÉSENTATION DONNÉ PAR L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES MACHINISTES ET DES TRAVAILLEURS DE L'AÉROSPATIALE AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale apprécie l'opportunité de présenter son point de vue devant ce comité.

Introduction

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA) est le syndicat principal du secteur aérospatial et de l'industrie du transport aérien. L'AIMTA représente plus de 55 000 membres au Canada, dont 22 000 travaillent dans les secteurs de l'aviation, de l'aérospatiale et du transport aérien.

Nous représentons des membres d'Air Canada, de Sunwing, d'Air Transat, de Swissport, de British Airways, de Garda World, de G4S, de Menzies Aviation, d'AAS, d'ATS, de Sky Café et d'autres. Nos membres travaillent dans toute la chaîne de valeur de l'aviation et ont été directement touchés par les effets dévastateurs de la pandémie mondiale. Nous représentons également des travailleurs dans la production de pièces d'aéronefs, de la révision et de la réparation d'aéronefs, des services de contrôle dans les aéroports du Canada, de la production de pièces d'automobiles, du secteur de l'hôtellerie, des additifs de peinture sur mesure, de la production de pompes industrielles, de la production de plastiques et de la menuiserie.

En tant que secteur le plus durement touché, le transport aérien est également un secteur qui peut s'attendre à des changements à lente reprise, ainsi qu'un changement fondamental. Nous avons été d'ardents défenseurs du soutien à l'industrie et nous avons encouragé les employeurs à profiter de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), tout en reconnaissant les lacunes des programmes de soutien à ce jour. Cependant, il est de plus en plus évident que la SSUC à elle seule ne suffit pas en tant qu'intervention, un financement direct est nécessaire.

Une année complète s'est écoulée depuis que la COVID-19 est devenue une réalité au Canada. Pourtant, à ce jour, il n'y a pas eu de soutien visé pour cette industrie. Comme on ne s'attend pas à une reprise complète avant 2025, il est irréaliste de s'attendre à ce que l'aviation et le transport aérien survivent en recueillant des fonds de façon indépendante, car ils se sont révélés insuffisants. Sans une stratégie sectorielle bien pensée et planifiée, plusieurs industries risquent d'être décimées.

1. Aperçu de l'industrie de l'aviation et du transport aérien

Les industries de l'aviation et du transport aérien forment une chaîne de valeur complexe, et la pandémie a eu un effet généralisé sur de nombreuses entreprises, et pas seulement sur les compagnies aériennes. L'exploitation des aéroports, les services de contrôle avant embarquement, l'aérospatiale, la production d'aéronefs et de composants, les services de location et de location à bail et la production de pétrole raffiné ne sont que quelques-unes des industries qui ont été touchées par le déclin du transport aérien. Les industries en aval comme le fret aérien, les voyages d'affaires, la construction, la restauration et le tourisme ont également été touchées.

Le transport aérien soutient directement les emplois dans le secteur de l'aérospatiale civile, la production d'aéronefs, de systèmes et de moteurs, la réparation et la révision de moteurs et d'autres emplois liés aux aéroports. Au Canada seulement, le transport aérien contribue pour 51,4 milliards de dollars canadiens au PIB du pays et soutient environ 633 000 emplois. Les dépenses des touristes étrangers soutiennent un autre PIB de 16,7 milliards de dollars canadiens, ce qui représente une contribution totale de 68,1 milliards de dollars canadiens. Au total, 3,2 % du PIB du Canada est soutenu par les apports du secteur du transport aérien et des touristes étrangers qui arrivent par avion. Le chiffre le plus récent montre une baisse constante des vols quotidiens dans les aéroports canadiens, qui sont passés de 140 000 par jour en moyenne en janvier 2020 à 9 000 par jour en 2021. La capacité de passagers a diminué de plus de 90 %, et 28 stations domestiques sont fermées. L'impact de la COVID-19 a paralysé l'aviation et le transport aérien, mais il y eu également des répercussions dans l'ensemble d'un écosystème.

Les fermetures de plusieurs escales à des aéroports régionaux canadiens, qui servent les grands centres aux collectivités éloignées, ont des répercussions non seulement sur les travailleurs qui dépendent de ces emplois, mais aussi sur des communautés entières qui sont maintenant déconnectées des grands centres urbains. Bon nombre de ces communautés manquent de services et de biens qui, en raison des fermetures, sont beaucoup plus difficiles d'accès. Les fermetures érodent également les réseaux régionaux nationaux qui, comme le suggèrent les experts de l'industrie, seront essentiels à la reconstruction des déplacements domestique et constitueront l'élément constitutif d'une reprise.

L'industrie mondiale de l'aviation et du transport aérien devrait croître de 110 % d'ici 2036 par rapport aux niveaux de 2016. En outre, le secteur devrait fournir 98 millions d'emplois et générer USD \$ 5,7 trillions de PIB.

Pour les travailleurs, le déclin de l'industrie s'est traduit par des mises à pied massives, ce qui a porté le taux d'emploi moyen à 8,5 % à l'échelle nationale. Le taux de sous-utilisation de la population active est extrêmement élevé, puisqu'il se situe actuellement à 41,2 %. De plus, 36,4 % des travailleurs sont sans emploi, mais travaillent moins que leur horaire habituel. Ceux qui voulaient un emploi mais qui n'en cherchaient pas activement constituaient 14,3 % de plus. Ceux qui ont réussi à trouver un emploi sont plus susceptibles de trouver un emploi précaire à temps partiel, comme en témoigne l'augmentation de ces types d'ententes de travail. Malheureusement, la qualité de ces emplois est médiocre, et la plupart des travailleurs canadiens courent un risque réel de difficultés financières, sinon de pauvreté.

Dans le seul secteur du transport aérien, 10 000 de nos membres sont actuellement mis à pied. Les travailleurs mis à pied perdent plus que leur emploi, perdent des prestations de maladie et leurs cotisations au régime de retraite cessent. Bon nombre de nos membres, ainsi que la plupart des Canadiens qui ont été touchés par la crise économique, comptent sur les programmes gouvernementaux et sur le régime d'assurance-emploi pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. La majorité des Canadiens qui ont perdu leur emploi à cause de la pandémie se trouvent dans une situation économique précaire. Beaucoup d'autres devront faire face à cette sombre réalité économique et dépendre d'un système de services publics surchargé et mal équipé pour obtenir de l'aide. Pour éviter d'alourdir le système, les sociétés de transport aérien ont besoin d'aide pour maintenir leur main-d'œuvre.

Une solution rapide est nécessaire, mais la solution doit viser l'ensemble de l'écosystème de l'aviation et du transport aérien pour protéger l'industrie et assurer sa viabilité. En 2020 seulement, quarante

compagnies aériennes ont demandé la protection de la faillite, 150 ont suspendu complètement leurs vols. Nous exhortons le gouvernement fédéral à reconnaître les véritables répercussions de la pandémie, en reconnaissant qu'il s'agit d'un problème propre à un secteur, qui nécessite une intervention urgente propre à ce secteur.

Recommandations

Le gouvernement canadien a réagi rapidement à la crise économique déclenchée par la pandémie et a mis à disposition la SSUC. Le programme a été efficace pour aider les entreprises touchées, mais contrairement à la plupart des gouvernements étrangers, le gouvernement canadien n'a pas fourni d'aide spécifique à l'aviation et au transport aérien. Les employeurs ont obtenu un effet de levier dans la façon dont ils appliquaient la subvention et, malgré son intention, la plupart des employeurs n'ont pas augmenté de 25 % le salaire des travailleurs et n'utiliseraient la subvention que pour les employés actifs. Cela allait à l'encontre de l'intention initiale du programme, qui était de réduire les mises à pied et d'aider les employeurs à maintenir les travailleurs sur la liste de paye.

Une étude de l'Association du transport aérien international (IATA) a examiné les réponses des pays à la pandémie et a révélé que le Canada était l'un des rares pays à ne pas fournir d'aide propre à un secteur.

Deux études de cas révèlent et fournissent des conseils pour élaborer une réponse stratégique sectorielle canadienne; la France et l'Australie.

France

La France a pris des actions directes pour l'aviation et l'aéronautique en apportant un soutien direct à Airbus et Air France sous forme de subventions et de garanties de prêts totalisant 15 milliards d'euros. Un fonds spécial a été créé et financé conjointement par le gouvernement, Airbus et d'autres grands manufacturiers pour soutenir les petits fournisseurs du pays. Air France a obtenu 7 milliards d'euros en prêts et garanties, et le gouvernement s'est engagé à aider Air France à acheter des avions Airbus, et s'est également engagé à commander des ravitailleurs de pétrole, des drones et des hélicoptères de la branche militaire d'Airbus. En échange, les entreprises sont obligées d'investir dans l'électricité, l'hydrogène et d'autres avions à faibles émissions, car le gouvernement français espère aller dans le sens des technologies écologique. Notamment, le gouvernement français a engagé les syndicats à développer des horaires de travail à long et à court terme dans le but de préserver les emplois.

Compte tenu de l'importance de préserver le transport aérien et l'aérospatiale, nous recommandons que le gouvernement canadien fournisse également un financement direct, comme des prêts à bas taux d'intérêt et des subventions. La stimulation de l'aérospatiale au moyen d'incitatifs et de subventions pour les aéronefs à fuselage étroit qui sont plus éconergétiques devrait également être prise en compte.

Australie

La politique de l'Australie administrée sur le secteur est particulièrement édifiante compte tenu des similitudes dans le marché canadien et australien de l'aviation et du transport aérien. Dans le cadre de sa politique, le gouvernement australien a appuyé les grandes compagnies aériennes ainsi que les petits

transporteurs régionaux. 715 millions de dollars ont été dégagés sous forme d'allègements fiscaux et de redevances gouvernementales. Un autre montant de 198 millions de dollars a été mis à disposition pour maintenir le réseau aérien régional et un autre montant de 100 millions de dollars pour les petites compagnies aériennes régionales. Plusieurs trousseaux sont en place, comme on le voit brièvement ci-dessous.

Le « *Australian Airline Financial Relief Package (Paquet de répit financier de la compagnie aérienne australienne)* » prévoit des remboursements et des dispenses continues sur divers frais gouvernementaux, comme l'accise sur le carburant et les opérations des compagnies aériennes canadiennes. Ces économies réduisent également les dépenses de base des exploitants aériens.

Le « *Domestic Aviation Network Support (soutien des réseaux aériens nationaux)* » vise à maintenir au moins une connectivité minimale en Australie. Un soutien est également offert sous forme de subventions insuffisantes à quatre compagnies aériennes commerciales nationales pour l'exploitation de vols entre les capitales d'État et de territoire, ce qui représente environ 50 routes.

« *Regional Airlines Funding Assistance (aide au financement des compagnies aériennes régionales)* » fournit de l'aide sous la forme d'une aide à la trésorerie aux compagnies aériennes qui fournissent des services essentiels aux régions et aux régions éloignées. Le gouvernement souscrit également des routes clés qui ne sont pas commercialement viables à l'heure actuelle.

Le « *Regional Airline Network Support (Support du réseau aérien régional)* » fournit une assistance directe aux compagnies aériennes nationales pour maintenir un niveau de connectivité de base sur l'ensemble du réseau de lignes régionales.

« *Regional Airports Screening Infrastructure (Infrastructure de contrôle des aéroports régionaux)* » aide les petits aéroports régionaux à assumer les coûts d'immobilisations et d'exploitation initiaux nécessaires pour se conformer à un contrôle de sécurité amélioré. L'objectif est de réduire ces coûts pour les petits aéroports afin d'éviter que les coûts soient répercutés sur les compagnies aériennes et les utilisateurs des aéroports.

Les experts de l'industrie prévoient que la reprise sera dirigée par les voyages intérieurs, et surtout les voyages d'affaires au début. La réponse de l'Australie à la pandémie ne répond pas seulement aux besoins immédiats, mais elle vise à s'assurer que l'industrie est prête à rebondir en offrant un soutien aux transporteurs régionaux et en maintenant les réseaux régionaux. Leur politique fait également en sorte que la pandémie n'entraîne pas la monopolisation du marché, en offrant un soutien aux petits transporteurs.

Politique sectorielle du Canada

Pour faciliter l'élaboration des politiques, l'AIMTA recommande la création d'un groupe de travail du Conseil sectoriel composé de représentants du gouvernement, de l'industrie et des syndicats. Les consultations avec les syndicats aideront à faire en sorte que le financement gouvernemental soit lié à la création d'emplois bien rémunérés et sécuritaires. Les syndicats devraient également être consultés sur l'élaboration de stratégies d'atténuation des pertes d'emplois.

Le point de départ de l'élaboration des politiques doit être la conception de la forme la plus efficace d'aide directe à l'industrie. Nous proposons des prêts à bas taux d'intérêt, une aide à la trésorerie et des subventions. Il est essentiel de soutenir les petits transporteurs aériens et de favoriser les réseaux aériens régionaux, même si, à l'heure actuelle, certaines liaisons ne sont pas rentables. Le gouvernement australien subventionne des lignes qui ne sont pas rentables, mais qui sont nécessaires pour les réseaux régionaux aériens, et nous recommandons que le gouvernement canadien ajuste le même pas. Il faut établir des limites claires quant à l'utilisation des fonds publics et empêcher le versement de primes, de rachats d'actions et de tout autre stratagème qui ne profite pas directement à l'industrie.

Nous recommandons également un plan de rapatriement qui assurera des emplois aux travailleurs canadiens de l'entretien. L'AIMTA représente les travailleurs de l'entretien partout au pays et leur principale préoccupation est que le travail qui aurait été fait par eux, se fait maintenant à l'extérieur du pays. 79 avions ont été immobilisés au sol de façon permanente, et 200 avions ont été immobilisés au sol à l'extérieur du Canada, ce qui a empêché les travailleurs d'entretien de travailler. Bon nombre de ces gens de métier hautement qualifiés ne trouveront pas d'emploi comparable sur le marché du travail actuel.

Outre l'aide directe, nous recommandons également que le Canada élabore des programmes, comme l'a fait le gouvernement australien, qui soutiennent les petits transporteurs aériens et les aéroports et aident à maintenir les réseaux régionaux, car la reprise dépendra en grande partie des voyages domestiques.

Nous attirons également l'attention sur la relation étroite entre le transport aérien et l'industrie aérospatiale, qui a également été touchée par le déclin des voyages. Les transporteurs aériens ont annulé ou mis en attente des commandes d'avions, ce qui a entraîné un ralentissement du côté civil de l'industrie aérospatiale. Les annulations de douze avions A220 et de dix projets de 737 Max ont directement affecté le travail de nos membres en aérospatiale. L'AIMTA encourage le gouvernement à aider les transporteurs aériens à acheter de nouveaux avions pour se préparer à l'adoption des voyages domestiques, ce qui stimule l'industrie aérospatiale. Comme les compagnies aériennes ont mis au rancart un grand nombre de leurs gros avions, nous devons nous préparer pour l'avenir et veiller à ce qu'une aide soit fournie pour acheter des avions de la prochaine génération.

Une politique globale et solide assurera la viabilité à long terme des transporteurs aériens canadiens, grands et régionaux. Agir dans l'intérêt des transporteurs canadiens exige également de limiter la propriété étrangère, de protéger les routes domestiques pour les transporteurs canadiens et de prendre des mesures pour mettre fin au dépouillement des actifs. En cette période de grande fragilité de l'industrie du transport aérien, le gouvernement a l'occasion de protéger et d'améliorer l'ensemble de l'écosystème dans le but de permettre à l'industrie canadienne de se rétablir rapidement. Cette occasion est non seulement désastreuse à court terme, mais l'inaction aura des conséquences dévastatrices et de grande portée.

Formation

L'AIMTA préconise une stratégie nationale du travail dans les secteurs de l'aérospatiale et du transport aérien. De nombreuses études et organisations ont exprimé des préoccupations concernant la durabilité

de l'industrie en raison du vieillissement de la main-d'œuvre. Il est maintenant temps d'améliorer l'éducation et la formation de la prochaine génération de travailleurs, en investissant dans les collèges, mais aussi en appuyant les entreprises qui établissent des programmes de mentorat entre les jeunes travailleurs et ceux qui ont plus d'expérience.

Encore une fois, nous demandons une coordination entre les gouvernements fédéral et provinciaux pour financer la formation des travailleurs des industries les plus à risque de pénurie de main-d'œuvre. Nous proposons également d'encourager les programmes de mentorat par des réductions d'impôt pour les entreprises qui facilitent les programmes de formation en cours d'emploi. L'incitation à la formation en cours d'emploi offre non seulement aux jeunes travailleurs la possibilité d'acquérir des compétences et de l'expérience, mais elle permet aussi aux travailleurs matures de rester au travail.

2. Coordination des fermetures et des ouvertures de frontière avec les États-Unis

Nous travaillerons avec tous les intervenants pertinents pour stimuler et reconstruire l'industrie. Toutefois, la santé et la sécurité des voyageurs et de nos membres sont à l'avant-plan de tout plan et de toute stratégie. Nous ne préconiserons pas des mesures qui perpétuent la propagation de la COVID-19 et qui constituent une menace pour les collectivités, les voyageurs et les travailleurs.

3. Contrat d'achat exclusif entre Air Canada et Transat

Les deux sociétés sont cotées en bourse et la divulgation de renseignements relatifs à l'accord pourrait avoir une incidence sur le prix des actions de l'une ou l'autre des sociétés. De plus, les sociétés seraient exposées à des frais de négociation d'initiés de la part des organismes de réglementation des valeurs mobilières. Pour ces raisons, ces renseignements n'ont pas été communiqués à l'AIMTA, et nous ne spéculerons pas sur les détails ni sur les répercussions de la fusion. Toutefois, nous veillerons aux intérêts des membres des deux sociétés et nous représenterons tous nos membres équitablement et équitablement.

Remarque finale

L'AIMTA s'est engagée à travailler avec tous les partenaires pertinents et, en fin de compte, nous demandons l'élaboration d'un plan d'action sectoriel. La base d'une politique sectorielle doit reposer sur le dialogue et la consultation à tous les stades entre le gouvernement, l'industrie et les syndicats.

Nous vous remercions de votre invitation et de votre temps.

Respectueusement soumis,

Derek Ferguson, représentant d'action politique, au nom de l'AIMTA