

Présentation de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
devant le Comité sénatorial des transports et des communications
sur le projet de loi C-10 modifiant la *Loi sur la participation publique au
capital d'Air Canada* (LPPCAC)



Ottawa, mardi 21 juin 2016

La FTQ remercie les membres du comité sénatorial pour cette invitation à discuter du projet de loi C-10.

La FTQ est une centrale syndicale qui compte 600 000 membres qui proviennent de 5000 sections locales de syndicats québécois, nationaux et internationaux. Plus de 20 000 travailleurs et travailleuses du secteur de l'aérospatial sont membres de la FTQ; ils travaillent dans la fabrication et l'entretien des aéronefs et de leurs composantes, agissent comme agents de bord, pilotes ou travaillent dans les aéroports.

L'arbre qui cache la forêt

Votre décision concernant Air Canada sera, selon nous, mal avisée si elle ne tient pas compte de l'écosystème industriel dans lequel cette compagnie évolue. Notre tendance à considérer les problèmes séparément, comme nous y pousse ce projet de loi, est un piège qui, dans ce cas-ci, nous ferait oublier la forêt qui se trouve derrière l'arbre.

Je vais donc profiter des quelques minutes que vous nous accordez pour partager des informations qui nous semblent déterminantes.

Le secteur des services d'entretien, de réparation et de révision (ERR), ce sont 30 000 emplois directs et 26 % du PIB direct de l'industrie aérospatiale canadienne (en 2014). Les 74 % restants sont le fait du secteur de la fabrication, dont plus de la moitié est située au Québec.

Cette information est importante, dans la mesure où toutes les grandes grappes aérospatiales dans le monde disposent d'une industrie de la maintenance d'avions bien développée parce que le savoir-faire des employés de ce secteur est un maillon nécessaire et essentiel du cycle de la fabrication. Ce savoir-faire donne accès à la connaissance de terrain et à l'ingénierie des produits afin d'améliorer les différentes composantes d'un appareil.

À l'échelle mondiale, le secteur des services d'ERR occupe une place beaucoup plus importante dans l'industrie aérospatiale que ce qu'on observe au Canada. Le marché mondial des services d'ERR représente 75 % de la valeur de la production d'avions et d'hélicoptères. Au Canada, cette proportion n'est que d'environ 36%. Il y a là matière à réflexion!

En fait, nous pensons qu'il faut absolument améliorer ce ratio si nous voulons continuer de développer l'industrie aérospatiale sur notre territoire. Or, le projet de loi C-10 produira l'effet inverse.

Un secteur de pointe en croissance

Pour illustrer simplement ce que je viens de dire, je vous invite à penser à l'exemple de la compagnie Héroux-Devtek. L'entreprise a débuté ses activités dans les années 80 justement dans les services de maintenance (ERR). Or, c'est précisément le savoir-faire acquis dans la réparation et la maintenance de trains d'atterrissage qui lui a permis de devenir l'important fabricant mondialement reconnu qu'il est aujourd'hui.

J'insiste : la décision concernant la maintenance effectuée sur les appareils d'Air Canada ne concerne pas que cette compagnie. Cette décision, qui est entre vos mains, aura un effet sur l'ensemble du secteur de l'aérospatiale. Or, si on laisse faire Air Canada, il est clair que cette compagnie va continuer de réduire sa demande de services de maintenance canadiens.

On nous opposera qu'il est normal de permettre à Air Canada de « jouir de la même souplesse que ses concurrents ». Mais l'industrie de la maintenance d'aéronefs est un secteur de pointe qu'il nous semble très mal avisé de traiter comme s'il s'agissait d'un secteur non stratégique de second ordre. Autrement dit, le Canada a raison de vouloir qu'Air Canada demeure une compagnie de propriété canadienne. Et, le Canada aurait raison de vouloir que la maintenance de ses avions se fasse sur son territoire dans le but de stimuler une industrie aérospatiale locale.

Un secteur stratégique en croissance

Ce serait, en tout cas, très sensé de le faire sachant que les perspectives de croissance mondiale du secteur de la maintenance sont favorables.

Selon les informations que nous avons obtenues, au cours des dix prochaines années, la demande pour les services d'ERR devrait passer de 64 milliards \$US à 96 milliards \$US, soit une hausse de 49 %. Le marché sera stimulé, entre autres, par le trafic aérien mondial qui double à tous les 15 ans et qui fera croître la flotte d'avions de façon significative. En 2015, l'Amérique du Nord représentait 29 % de la demande de services d'ERR.

Une décision de politique économique pragmatique

Honorables sénateurs, à un moment donné, il appartient aux pouvoirs publics de prendre des décisions que le secteur privé ne peut pas prendre.

Nous savons tous dans cette salle que la main invisible d'Adam Smith est une vue de l'esprit. Il n'y a pas de main invisible, il n'y a que des lois, des règlements et des accords commerciaux internationaux âprement négociés.

Et donc, le premier écueil à éviter dans le débat entourant C-10, c'est d'imaginer que nous sommes face à une absence de choix car il serait supposément injuste d'imposer à Air Canada de faire sa maintenance sur notre territoire alors que ses concurrents n'ont pas cette contrainte.

Voici un domaine dans lequel aucun traité international ne vient contraindre votre rôle de législateur et dans lequel l'économie canadienne a tout à gagner. Pourquoi ne pas conserver ces emplois dans notre pays et pourquoi ne pas créer les conditions pour que le Canada stimule son industrie aérospatiale?

Emplois vs bénéfices

De notre point de vue, le projet de loi C-10 n'a pas pour effet de « libérer Air Canada des fers qu'elle porte depuis 30 ans », pour reprendre des mots entendus dans cette enceinte. Son effet - et c'est le véritable choix devant lequel ce comité se trouve - son effet est de permettre aux dirigeants d'Air Canada de maximiser le rendement des actionnaires au détriment de l'emploi spécialisé sur le territoire canadien.

Oui, c'est la véritable question derrière C-10 : voulez-vous favoriser les actionnaires d'Air Canada ou plutôt l'emploi et le développement de l'ensemble de la grappe industrielle de l'aérospatiale canadienne?

Il s'agit d'une décision de politique économique très pragmatique. Permettez, une dernière fois avant de terminer, que je vous soumette quelques données dont il vous faut tenir compte.

Selon les analystes consultés, 1 000 emplois directs dans les services d'ERR génèrent 1 457 emplois indirects et induits dans le reste de l'économie canadienne. Cette information est capitale.

À titre comparatif, 1 000 emplois directs dans le secteur de la fabrication aérospatiale engendrent 1 340 emplois indirects et induits. Il s'agit d'un écart de presque 9 %. L'écart est même plus important (14 %) lorsqu'il s'agit de l'effet sur le PIB.

Cet écart s'explique simplement par le fait que les d'ERR utilisent plus de sous-traitants locaux que le secteur de la fabrication qui, lui, utilise plus d'intrants importés de l'étranger.

La meilleure décision du point de vue économique

Bref, il nous semble évident que la meilleure décision du point de vue économique serait d'amender le projet de loi C-10. Comprenons-nous bien : du point de vue économique, ne veut pas dire du point de vue des actionnaires d'Air Canada.

Ce n'est pas à vous, Honorables sénateurs, qui venez d'amender le projet de loi C-14 sur l'aide médicale à mourir que je vais apprendre qu'il n'y a pas de décisions idéales. Il n'y a pas de politiques économiques idéales, il n'y a que celles qui sont possibles. Dans les circonstances non idéales dans lesquelles nous évoluons, obliger Air Canada à continuer de contribuer de manière directe au secteur canadien des services d'ERR est la meilleure décision d'un point de vue économique pour le Canada.

C'est pourquoi, en conclusion, nous proposons que le Sénat amende le projet de loi C-10. D'abord, dans le but de faire cesser l'hémorragie des emplois dans le secteur des services de maintenance. Autrement dit, en s'assurant que le texte final ne permette pas à Air Canada de continuer de diminuer le volume de maintenance qu'elle fait effectuer au Canada. Ensuite, dans le but d'obliger Air Canada à ramener au Canada les activités de maintenance qu'elle a délocalisé.

En clair, ceci signifie, dans un premier temps, qu'Air Canada maintiendrait les emplois encore présents au pays, soit environ 2 500 emplois. Puis, dans un deuxième temps, la compagnie procéderait à un rapatriement graduel des activités délocalisées.

Merci de votre attention.

2016-06-20