

## Pour aller de l'avant : Développement du secteur du transport aérien

Le transport aérien est une nécessité de la vie dans un pays à la population clairsemée comme le Canada. La qualité du transport peut contribuer à stimuler les déplacements aériens au Canada, à relier les communautés et régions et à présenter notre meilleur profil au reste du monde. Sauf qu'à cause de l'idéologie simpliste et biaisée que « le secteur privé sait toujours tout mieux que tout le monde », le sort de toute l'industrie (et de ceux qui en dépendent) repose entre les mains des forces déréglementées de la concurrence privée. Les résultats sont clairs : montagnes russes de surexpansion et d'effondrement-consolidation, encre rouge à l'infini, détérioration de la qualité du service, précarité et stress intolérables pour les travailleurs.

N'importe qui peut démarrer un transporteur aérien de nos jours en louant un appareil, en vendant ses billets sur Internet, en mettant les prix au plus bas dans l'espoir d'attirer assez de passagers pour remplir l'avion, puis en se croisant les doigts pour vendre assez de billets pour pouvoir faire le plein de l'avion avant le décollage. Cette mode de l'éphémère est parfaitement acceptable pour le gouvernement. Le dernier pas en arrière dans la déréglementation est le nouveau système de gestion de la sécurité (SGS), qui permet aux transporteurs de se régler eux-mêmes. C'est irresponsable, tant pour les travailleurs d'entretien que le public voyageur.

La déréglementation n'a pas rendu service aux transporteurs privés. Air Canada, par exemple, a cumulé un total de 6 milliards \$ de dettes depuis sa privatisation : finie la stabilité d'entreprise. Elle a aussi nui aux travailleurs avec la dégradation des conditions et d'incessantes demandes de concessions. Elle n'a pas profité aux consommateurs non plus : il y a des spéciaux – sur certains circuits, parfois – mais globalement, le coût du billet n'a pas baissé. La qualité est sacrifiée sur l'autel de la rationalisation. Sans parler du risque de rester sur place si le transporteur fait faillite.

Maintenant qu'Air Canada flirte avec une deuxième restructuration de faillite, il est plus que temps d'admettre que rien ne va plus : la déréglementation et la privatisation ont desservi ce secteur. Les TCA ont proposé un programme à plusieurs volets pour le stabiliser, avec entre autres l'acquisition d'une propriété publique dans Air Canada et l'application d'une réglementation de la capacité aérienne pour imposer des limites intelligentes et économiquement viables (tout en permettant la concurrence). Tant que l'échec structurel de la déréglementation ne sera pas corrigé, ce secteur crucial de notre économie va continuer de voler de crise en crise.

PRINCIPAUX EMPLOYEURS TCA*	NOMBRE DE MEMBRES APPR.
Air Canada	3 500
Nav Canada	3 400
Jazz	1 900
Aéropian	1 000
GTAA (services de soutien et maintenance)	900
Handlex	550
First Air Inc.	335

\* Employeurs TCA comptant plus de 250 employés.



## Profil sectoriel TRANSPORT AÉRIEN

FAITS ET CHIFFRES	
Ventes totales en 2008 <i>Évolution depuis 2000</i>	15 milliards \$ +3,4 milliards \$
PIB total (valeur ajoutée, \$ de 2002) <i>Croissance depuis 2000</i>	5.6 milliards \$ +20 %
Exportations	5 milliards \$
Importations	9,4 milliards \$
Balance commerciale	-4,4 milliards \$
Nombre total d'emplois <i>Évolution depuis 2000</i>	89 538 +8 920
Émissions de gaz à effet de serre (kilotonnes) en 2005 <i>Évolution depuis 2000</i>	15 278 -0,4 %
Salairé horaire moyen (sans heures supplémentaires) <i>Évolution du salaire réel depuis 2000</i>	23 \$ +10 %
Croissance de la productivité de 2000 à 2007	+30 %
Nombre moyen d'heures par semaine (sans heures supplémentaires)	32,3
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	73
Taux de syndicalisation approximatif	60 %
Nombre de membres TCA dans le secteur	15 500
Pourcentage de l'effectif TCA	5 %
Nombre d'unités de négociation TCA	26
Taille moyenne de l'unité de négociation	558

SOURCES : Statistique Canada; Recherche TCA.

Données 2008 sauf précision à l'effet contraire.

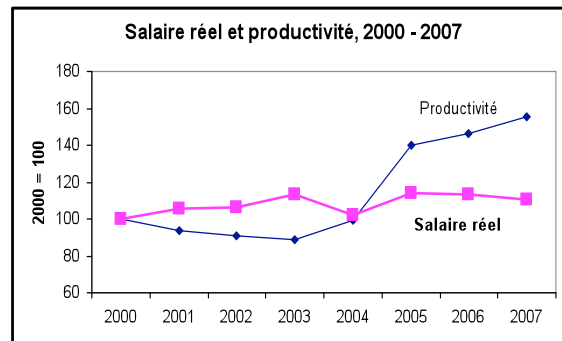
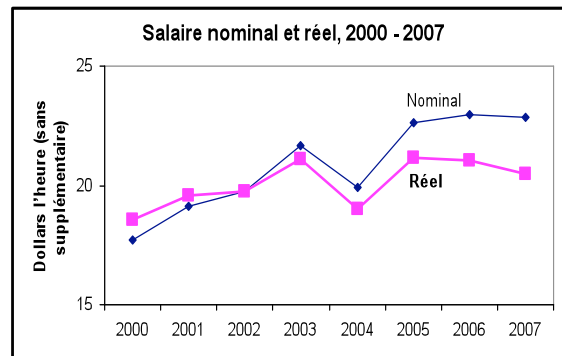
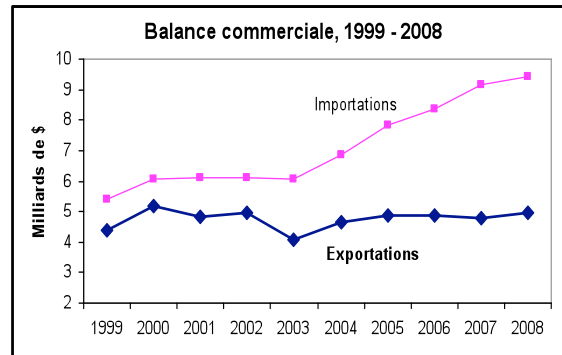
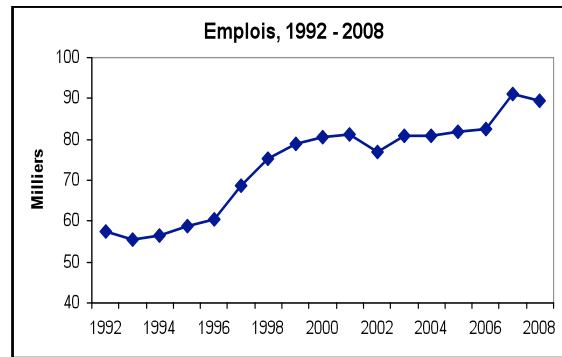
## Conjoncture actuelle

L'industrie du transport aérien a été captive d'un cycle d'emballerment-effondrement durant toute son histoire récente. À cause de l'actuelle récession, ce cycle est assuré de continuer.

Avec la structure déréglementée qui est en place au Canada depuis la fin des années 80, les transporteurs aériens privés tendent à réagir exagérément à la volatilité normale du marché en sur-augmentant leur capacité pour sabrer profondément peu après. La situation s'explique en partie parce que le transport aérien est encore considéré comme un « luxe ». Parce qu'entreprises et consommateurs réduisent leurs déplacements quand la conjoncture est mauvaise, un ralentissement économique peut être catastrophique. Le cycle d'emballerment-effondrement témoigne aussi du manque de vision des dirigeants du secteur, qui veulent améliorer leur bilan sans se soucier de stabilité et de viabilité. Quand la conjoncture est bonne, la capacité grimpe en flèche, bien au-delà de la capacité d'absorption du marché. Par exemple, de 2003 à 2008, elle a augmenté de 50 % au Canada. Et quand la conjoncture est mauvaise, c'est l'inévitable revirement. Et ces temps-ci, elle est mauvaise.

L'emploi dans le transport aérien au Canada a atteint un sommet de 90 000 en 2007. Si l'on se fie au passé, on peut escompter 20 000 pertes d'emplois durant la récession actuelle. Le salaire moyen est à 23 \$ l'heure pour l'ensemble du secteur. Les salaires ont tenu tête à l'inflation depuis que la dévastation des attaques terroristes du 11 septembre 2001; la productivité affiche une hausse marquée.

Le Canada continue de voir sa part du marché mondial diminuer, entre autres parce que le huard s'envole et que le pays est moins attrayant pour les touristes. Les exportations canadiennes de services de transport aérien (étrangers utilisant des transporteurs canadiens) sont nulles, tandis que nos importations (Canadiens utilisant des transporteurs étrangers) ont augmenté de plus de 50 % depuis 2003, d'où un gros déficit commercial (plus de 4 milliards \$ en 2008).



## Les TCA dans le secteur du transport aérien

À l'heure actuelle, on compte plus de 15 000 membres des TCA dans l'industrie du transport aérien, surtout à l'emploi de transporteurs – Air Canada, Jazz et d'autres de petite taille. Nous représentons aussi 3 400 spécialistes du système de navigation aérienne de Nav Canada (société sans but lucratif), ainsi que les employés de divers services de soutien à l'industrie, dont 900 employés de l'aéroport Pearson de Toronto et le personnel de divers services de repas et de bagages.

Les conditions économiques varient beaucoup selon le lieu de travail. Dans les services publics du secteur (contrôle aérien et aéroports), il est possible d'améliorer les salaires et les conditions de travail dans les prochaines années. Chez les transporteurs et fournisseurs privés (dont Air Canada), le contexte est plus difficile vu la baisse des voyages, la surcapacité et les lourdes pertes corporatives.

CAW  TCA  
CANADA  
www.caw.ca

### « ÉCOLOGISER » LE SECTEUR

- Investir dans des appareils plus efficaces.
- Expérimenter des combustibles de rechange (moins polluants)
- Consolider l'industrie pour réduire la surcapacité, donc moins de gaspillage parce que les avions sont à moitié vides



### ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

- Investissement de capital public dans Air Canada pour stabiliser le transporteur national.
- Limites réglementaires à la croissance de capacité dès la prochaine reprise pour réduire le poids mort de la surcapacité et modérer le cycle d'emballerment-effondrement du secteur.
- Réglementation des pratiques financières et de la rémunération des dirigeants pour prévenir une répétition du scandale Air Canada-ACE (qui a dépouillé le transporteur de ses actifs).
- Correction de l'important déficit commercial en transport aérien avec des efforts pour promouvoir le tourisme canadien; instauration d'une meilleure réciprocité dans les négociations bilatérales.