



Toujours plus haut :

Une stratégie sectorielle pour l'aérospatiale

Rédigée par :

*Le Conseil industriel de l'aérospatiale
et le Service de recherche d'Unifor*

Une lettre du Groupe de travail sur la politique de l'aérospatiale

L'industrie de l'aérospatiale contribue grandement notre économie depuis plusieurs décennies. L'industrie emploie une main-d'œuvre hautement qualifiée, crée des opportunités d'emplois de grande qualité et contribue de manière importante à l'innovation de technologie de pointe et à la recherche et au développement dont le pays a besoin pour faire concurrence sur le marché mondial.

L'industrie aérospatiale a un brillant avenir, mais comme dans le passé, elle doit être soutenue par des politiques ciblées et réfléchies qui encouragent le type d'environnement dont elle a besoin pour prospérer à l'avenir. Ce qui comprend des investissements stratégiques et des marchés publics, mais aussi, et entre autres, le développement de la main-d'œuvre, des normes du travail, un commerce équitable et une réglementation.

Le Groupe de travail sur la politique de l'aérospatiale a été créé au début de l'année 2017. Au cours des dix derniers mois, nous avons travaillé ensemble à développer cette stratégie pour le secteur de l'aérospatiale. Nous avons recueilli des informations, partagé des points de vue et participé à une discussion importante autour des tendances observées dans nos lieux de travail et à l'échelle nationale. Nous avons constaté plusieurs tendances et défis présents dans nos lieux de travail d'un océan à l'autre. Nous avons relevé aussi qu'une grande partie de ce que nous avons recommandé dans le passé pour l'industrie de l'aérospatiale est encore pertinent aujourd'hui et que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour garantir un solide avenir vers lequel tendre.

Cette politique a été discutée et débattue au niveau du Conseil industriel, et a recueilli le plein appui du Conseil industriel de l'aérospatiale d'Unifor. Elle a été développée dans l'intention de fournir un cadre cohérent pour des mesures gouvernementales afin de poursuivre l'héritage que l'industrie de l'aérospatiale a construit à la grandeur du pays.

Nous croyons qu'avec les bons choix et les bonnes politiques, notre industrie de l'aérospatiale peut continuer à se développer et même à prospérer davantage.

En toute solidarité,

Votre Groupe de travail sur la politique de l'aérospatiale :

Merv Gray, président, Conseil industriel de l'aérospatiale

Richard Gascon, membre de l'exécutif du Conseil industriel de l'aérospatiale

Nathan Shier, membre de l'exécutif du Conseil industriel de l'aérospatiale

Mary Ellen McIlmoyle, membre de l'exécutif du Conseil industriel de l'aérospatiale

Bill Bell, membre de l'exécutif du Conseil industriel de l'aérospatiale

Tim Cathro, président, section locale 2169

Daniel Guy, président, section locale 510

Sophie Albert, présidente, section locale 522

Éric Bouvier, section locale 1956

Jeannie Blaney, section locale 114

Darlene McIvor, section locale 2215

Dennis Borden, section locale 112

Dirigeants et représentante d'Unifor :

Shane Wark, adjoint au président national

Serge Dupont, Adjoint au directeur québécois

Ken Stuart, directeur national de l'aérospatiale

Kaylie Tiessen, Service de recherche

Table des matières

1. Introduction	1
2. État de l'industrie canadienne de l'aérospatiale	3
2.1 Contribution de l'industrie de l'aérospatiale à l'économie.....	4
2.2 Une source d'emplois de qualité	7
2.3 Une industrie axée sur la R et D	8
2.4 Une industrie axée sur l'exportation	9
2.5 Prévisions à court et à long terme	9
3. Unifor dans le secteur de l'aérospatiale	11
3.1 Conseil industriel de l'aérospatiale d'Unifor	13
4. Une politique judicieuse est essentielle au succès de l'industrie de l'aérospatiale	14
4.1 Actions des gouvernements antérieurs	14
5. Principaux éléments d'une industrie de l'aérospatiale robuste et en expansion	17
5.1 Accroître les investissements gouvernementaux stratégiques	17
5.2 Tirer parti des marchés publics	20
5.3 Améliorer le perfectionnement et la planification de la main-d'œuvre	23
5.4 Maintenir la qualité des emplois.....	26
5.5 Rendre le commerce équitable	28
5.6 Réglementation, inspection et application des normes.....	30
5.7 Utiliser les ressources naturelles.....	32
5.8 Créer un Conseil du développement de l'aérospatiale	32
6. Conclusion	34
7. Recommandations	35

1. Introduction

« Le moment est opportun pour que le monde investisse dans l'industrie canadienne de l'aérospatiale. Les entreprises mondiales peuvent recruter des gens de talent et obtenir des produits et des services partout dans le monde. Elles choisissent d'investir au Canada parce qu'elles sont bien conscientes du talent des femmes et des hommes hautement qualifiés de notre secteur de l'aérospatiale. Ces entreprises investissent également au Canada parce que notre gouvernement travaille de pair avec le secteur pour assurer la mise au point des technologies de prochaine génération qui permettent au secteur de l'aérospatiale de conserver son leadership en matière d'innovation. C'est ainsi que l'innovation mène à de meilleurs emplois et à de plus grandes possibilités pour les Canadiens. »

– *Le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, l'honorable Navdeep Bains, lors du Salon international de Paris 2017*

À la grandeur du pays, l'industrie de l'aérospatiale apporte une contribution à l'économie canadienne sous forme d'innovation technologique, de recherche et développement (R et D), d'emplois hautement spécialisés et d'un volume d'exportations inégalé par le reste du secteur manufacturier.



Bref, l'industrie de l'aérospatiale est l'un des segments importants de l'économie canadienne, mais elle requiert des soins et des investissements pour continuer à prospérer à l'avenir.

En ce moment, l'industrie de l'aérospatiale du Canada est la sixième en importance au monde, derrière les États-Unis, le Royaume-Uni, la Chine, la France et l'Allemagne, mais elle a perdu trois places comparativement à 2004. Elle continue de se développer malgré la concurrence féroce à laquelle elle

fait face à l'échelle mondiale. Si l'on exclut la défense et l'on se concentre uniquement sur le secteur commercial, l'industrie de l'aérospatiale se classait au troisième rang sur le plan de la production d'aéronefs et de moteurs en 2016, dans le cadre de la même comparaison .

Il s'agit d'un exploit pour un petit pays nordique, certes, mais ce n'est pas un hasard. Les gouvernements fédéral et provinciaux qui se sont succédé au fil des ans ont fait des investissements stratégiques pour développer proactivement cette industrie intégrée, axée sur la R et D et l'exportation, et connue partout sur la planète.

Le Canada a une longue tradition d'innovation dans les domaines de l'aérospatiale et des technologies spatiales qui nous rend fiers et qui vaut la peine d'être perpétuée dans le futur. De la politique des retombées industrielles et régionales (RIR) aux exigences liées au contenu canadien dans les marchés publics, en passant par le soutien des pôles de recherche et la collaboration entre le secteur privé et le

milieu universitaire, les gouvernements ont fermement pris position pour promouvoir l'industrie de l'aérospatiale et lui permettre de prospérer. Le gouvernement a été l'un des premiers investisseurs dans les technologies emblématiques du bras spatial canadien et de RADARSAT, qui ont facilité des missions internationales dans l'espace et protégé notre sécurité nationale. Ensemble, toutes ces décisions ont créé une industrie chef de file dans le secteur manufacturier au regard de l'investissement dans la R et D, de l'embauche de travailleurs qualifiés et de l'innovation .

L'industrie de l'aérospatiale, qui contribue au PIB du Canada à hauteur de 28 milliards de dollars par année et qui crée ou maintient près de 210 000 emplois, a vu ses exportations croître de plus de 50 % entre 2010 et 2015 (la plupart de ces exportations sont liées à la chaîne d'approvisionnement) .

En revanche, un examen minutieux révèle que l'industrie canadienne de l'aérospatiale pourrait contribuer encore davantage à l'économie si les bonnes politiques publiques étaient en place, si des investissements stratégiques étaient faits et si le travail décent était encouragé. D'un océan à l'autre, nos membres dans le secteur de l'aérospatiale se plaignent que les entreprises font de plus en plus appel à des travailleurs temporaires pour effectuer des tâches qui requièrent des compétences techniques et une formation poussée. D'après des données de Statistique Canada, les avantages salariaux des travailleurs de l'industrie de l'aérospatiale diminuent lentement. Pour leur part, les travailleurs rapportent que le secteur privé n'investit pas suffisamment dans la formation et le perfectionnement nécessaires pour adopter et mettre au point les technologies qui permettront à l'industrie canadienne de demeurer compétitive.

Tous les ordres de gouvernement continuent de parler de la création d'emplois de qualité et de la promotion d'une main-d'œuvre et d'une économie extrêmement performantes. Continuer à favoriser le développement de l'industrie canadienne de l'aérospatiale doit être un volet important de ce plan. Dans tout le pays, les simples citoyens, les travailleurs et même les gouvernements bénéficient des emplois de qualité, du développement technologique, des recettes fiscales et des retombées que l'industrie canadienne de l'aérospatiale génère.

Le présent document fournit des indications générales pour comprendre l'industrie canadienne de l'aérospatiale, décrit quelques-unes des difficultés auxquelles elle se heurte actuellement et recommande des mesures concrètes que les gouvernements fédéral et provinciaux peuvent prendre pour la renforcer et solidifier sa place sur la scène mondiale. Globalement, nous constatons ceci :

1. L'industrie de l'aérospatiale est une force pour l'économie canadienne, par ses emplois de qualité, sa contribution considérable au PIB, ses exportations massives et son innovation technologique.
2. Différents pays se disputent féroce­ment les emplois et les investissements dans l'industrie de l'aérospatiale. Le Canada doit rivaliser avec la concurrence de manière stratégique, sans abandonner l'avantage de l'aérospatiale : assurer des emplois de qualité et des retombées pour le gouvernement quand des investissements sont faits dans l'industrie.
3. L'industrie de l'aérospatiale peut continuer à prospérer. Chaque ordre de gouvernement peut entreprendre des démarches (en partenariat avec l'industrie, le mouvement syndical et le milieu universitaire) pour garantir sa pérennité.

2. État de l'industrie canadienne de l'aérospatiale

L'industrie canadienne de l'aérospatiale est réputée dans le monde entier pour ses capacités de R et D et son expertise technique. Ce sont des qualités très recherchées dans l'industrie mondiale de l'aérospatiale, qui est compétitive et innovatrice. Ces qualités reposent sur une main-d'œuvre hautement qualifiée et les politiques publiques mises en place par les gouvernements fédéral et provinciaux à la grandeur du pays.

L'industrie de l'aérospatiale du Canada est la sixième en importance au monde, derrière les États-Unis, le Royaume-Uni, la Chine, la France et l'Allemagne. Elle a perdu quelques places au classement depuis 2004, mais, parallèlement, le marché des biens et des services aérospatiaux s'est développé à l'échelle mondiale, tout comme l'industrie nationale. De plus, le marché du transport aérien connaît une forte expansion par suite de son ouverture en Chine et d'autres économies émergentes.

Dans le marché des avions commerciaux et de leurs composants, l'industrie de l'aérospatiale commerciale du Canada arrive au troisième rang mondial, ce qui démontre que le Canada s'est beaucoup



plus concentré sur l'aérospatiale commerciale que la défense et les applications militaires. Dans le monde entier, comme les budgets de la défense sont censés augmenter, il sera de plus en plus important de mettre l'accent sur les contrats aérospatiaux à l'appui des forces militaires.

L'industrie de l'aérospatiale peut être parfaitement décrite comme un écosystème où cohabitent trois sous-industries : l'aérospatiale commerciale,

la défense et le développement et la fabrication de technologies spatiales et de technologies de communication. Les deux principales sous-activités de chacune d'elles comprennent la fabrication ainsi que la maintenance, la réparation et la révision.

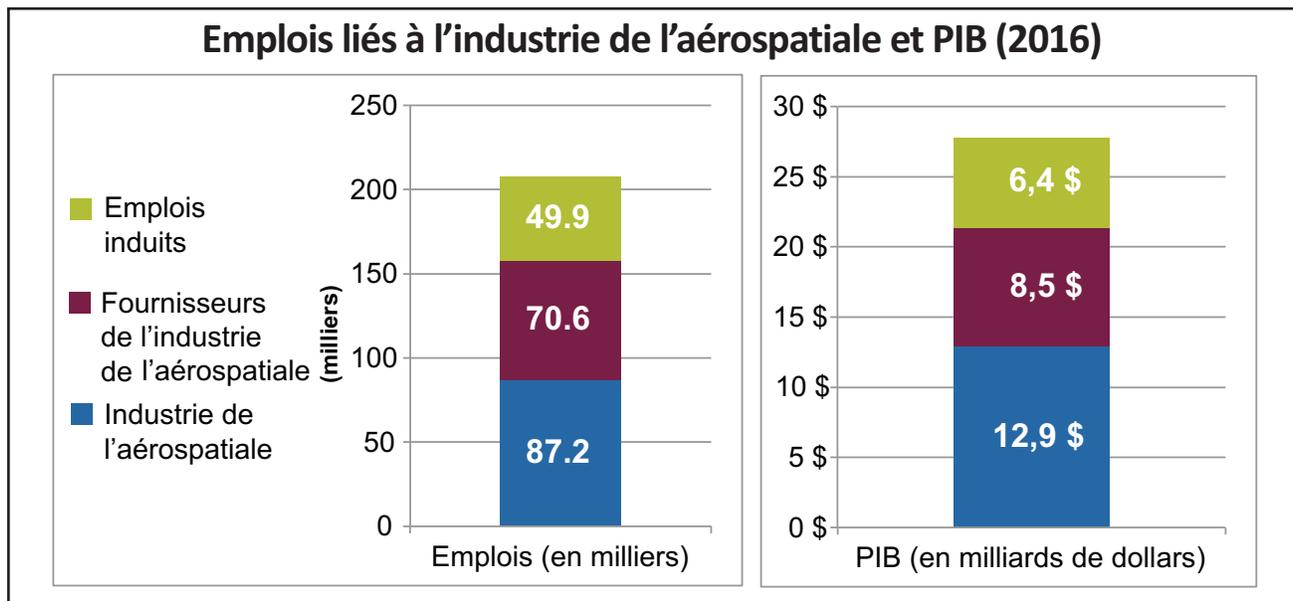
À une certaine époque, il était courant qu'une firme aérospatiale conçoive, mette au point et fabrique ses propres avions d'un bout à l'autre. Ce modèle opérationnel n'est plus la norme. L'écosystème aérospatial est dorénavant extrêmement intégré; les fabricants d'équipement final s'approvisionnent en matériaux et en pièces dans un marché mondial où les marges sont étroites et la concurrence, féroce. Un grand nombre de firmes aérospatiales sont maintenant des fabricants de composants et des fournisseurs de services qui se disputent les contrats des entreprises qui s'occupent de la conception initiale et de l'assemblage final.

2.1 Contribution de l'industrie de l'aérospatiale à l'économie

L'industrie de l'aérospatiale apporte une contribution considérable à l'économie canadienne. En 2016, l'industrie a créé ou maintenu près de 210 000 emplois et généré un PIB de 28 milliards de dollars.

Ces contributions découlent directement de l'activité de l'industrie de l'aérospatiale, de l'activité des fournisseurs de l'industrie de l'aérospatiale et des dépenses de consommation des travailleurs de l'industrie de l'aérospatiale. La figure 1 présente une ventilation de ces données. L'industrie de l'aérospatiale emploie directement plus de 87 000 travailleurs (y compris la fabrication ainsi que la maintenance, la réparation et la révision) et ses fournisseurs, 70 000. Les dépenses de consommation de ces travailleurs génèrent 50 000 autres emplois à la grandeur du pays.

Figure 1



Source : Innovation, Sciences et Développement économique Canada, État de l'industrie aérospatiale canadienne, rapport 2017

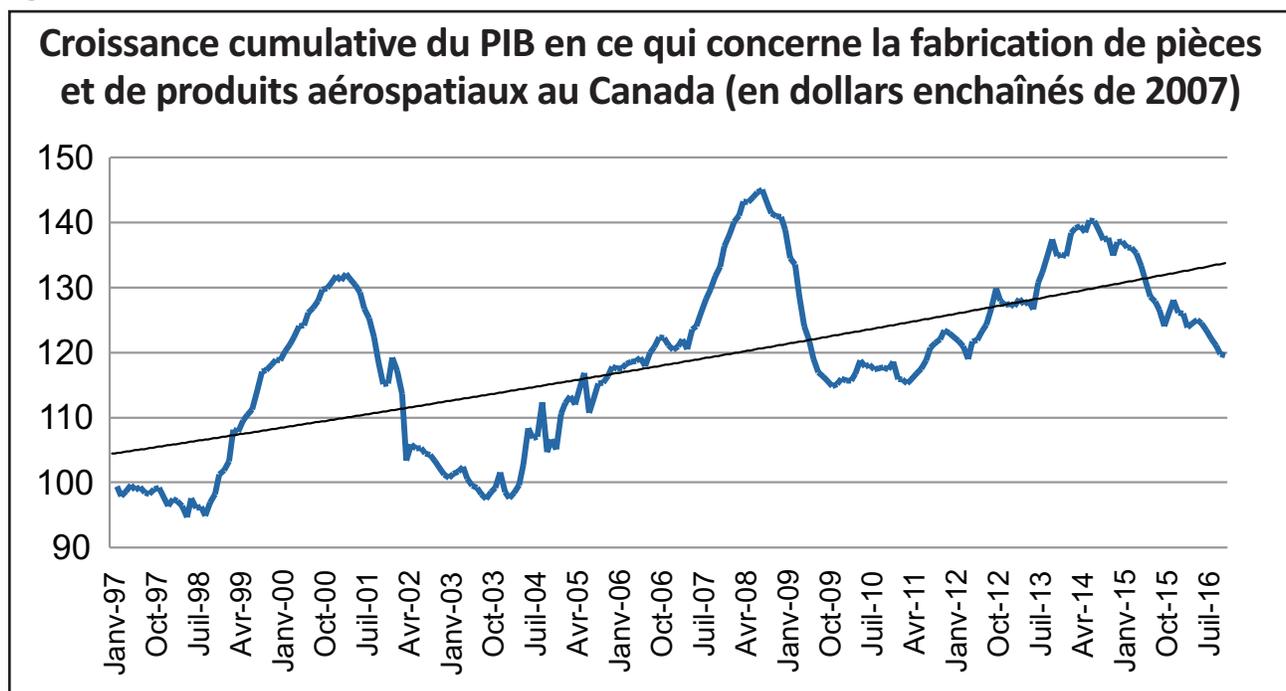
Les emplois sont répartis à la grandeur du pays, mais ils se concentrent principalement dans cinq provinces : la Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario, le Manitoba et la Colombie-Britannique. D'après



Innovation, Sciences et Développement économique Canada, près de 40 % des activités liées à l'aérospatiale sont accomplies au Québec; 25 %, en Ontario; 28 %, dans l'Ouest canadien; et 9 %, dans la région de l'Atlantique. L'ampleur de l'industrie de l'aérospatiale renforce son importance pour les travailleurs et les gouvernements d'un océan à l'autre.

Des données de Statistique Canada montrent que l'industrie a tendance à être plutôt instable. Par exemple, la contribution de l'industrie de l'aérospatiale au PIB varie considérablement, alternant les pics et les creux. Les données révèlent également que plusieurs types d'événements mondiaux ont un effet profond sur la demande de produits liés à l'aérospatiale et, en fin de compte, sur la prospérité de l'industrie. La figure 2 illustre la croissance cumulative du PIB en ce qui concerne la fabrication de pièces et de produits aérospatiaux au Canada. On observe trois pics flagrants entre 1997 et 2016. Le premier est survenu immédiatement avant le 11 septembre, ce qui indique que les attentats de New York ont eu un effet notable sur l'industrie et ont même aggravé le ralentissement qui se profilait déjà. De façon similaire, le pic enregistré en 2008 coïncide avec le début de la récession et de la crise financière mondiale. Bien qu'il ne soit pas aussi marqué, le ralentissement de 2014 concorde, dans une certaine mesure, avec la diminution des dépenses militaires dans le budget américain de 2013. Même si le marché est changeant, la tendance générale est positive dans l'industrie canadienne de l'aérospatiale.

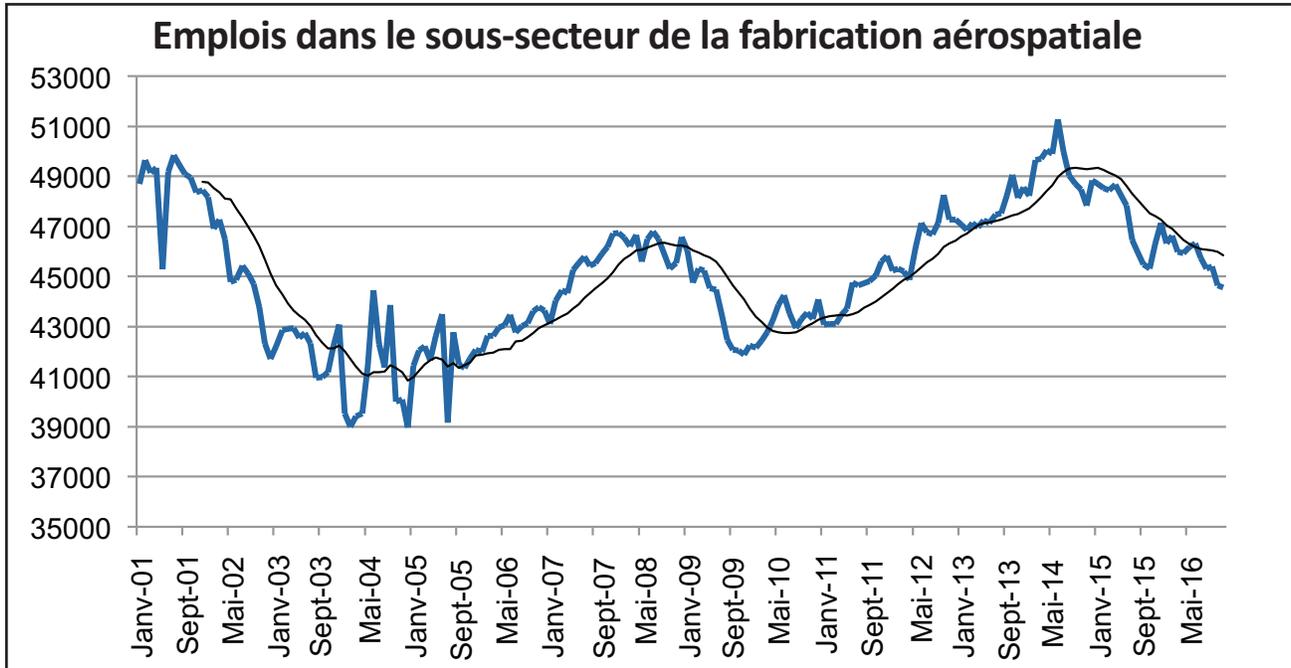
Figure 2



Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 379-0031, dollars enchaînés de 2007

Dans le sous-secteur de la fabrication aérospatiale, l'emploi suit une tendance semblable à celle de son pendant, le PIB. Depuis 15 ans, le nombre d'emplois oscille entre 40 000 et 50 000 dans ce sous-secteur. Le creux recensé au début des années 2000 a été suivi d'un redressement au cours des années précédant la récession de 2008 2009. L'aérospatiale n'a pas subi les mêmes pertes massives que bien d'autres industries. D'ailleurs, au milieu de 2014, le nombre d'emplois dans l'industrie a atteint un sommet record depuis le tournant du siècle. Depuis, il est tombé à un niveau légèrement inférieur au pic précédant la récession. La figure 3 représente ces données.

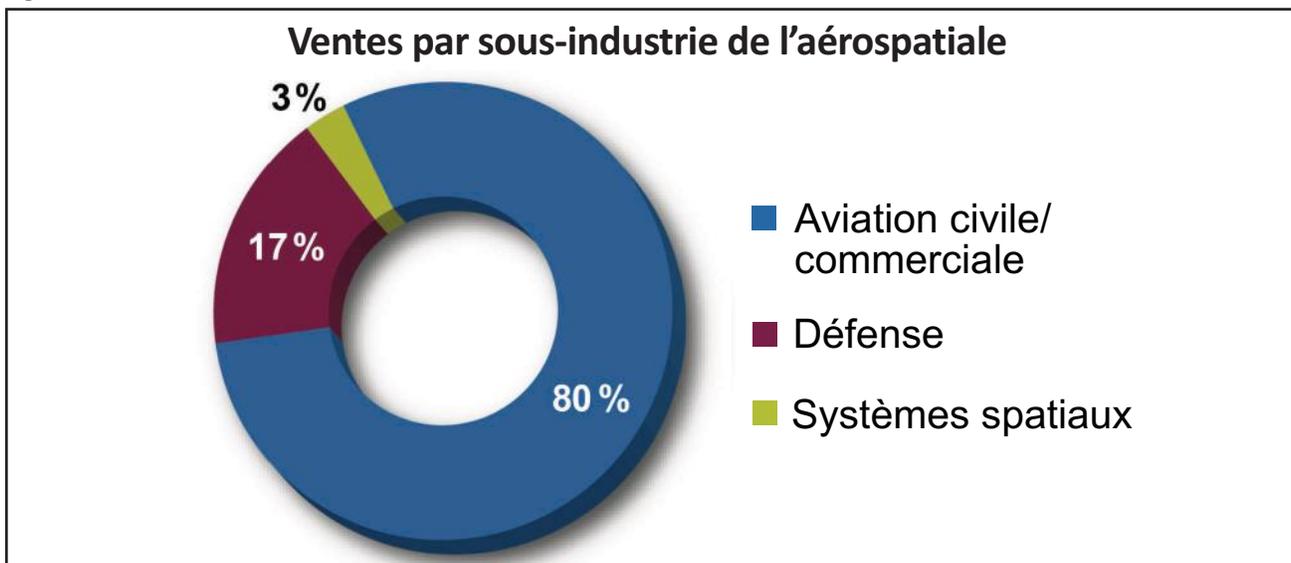
Figure 3



Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0023

Selon des consultants de l'industrie, ce ralentissement récent de l'emploi et du PIB s'explique en grande partie par la réduction des dépenses militaires dans le monde entier, combinée à la forte pression des coûts dans le secteur de l'aérospatiale commerciale. Ces deux tendances ont porté un double coup à l'industrie canadienne de l'aérospatiale, un coup qu'elle n'avait pas nécessairement dû amortir par le passé puisque les programmes d'austérité avaient tendance à épargner les dépenses militaires dans le monde entier.

Figure 4

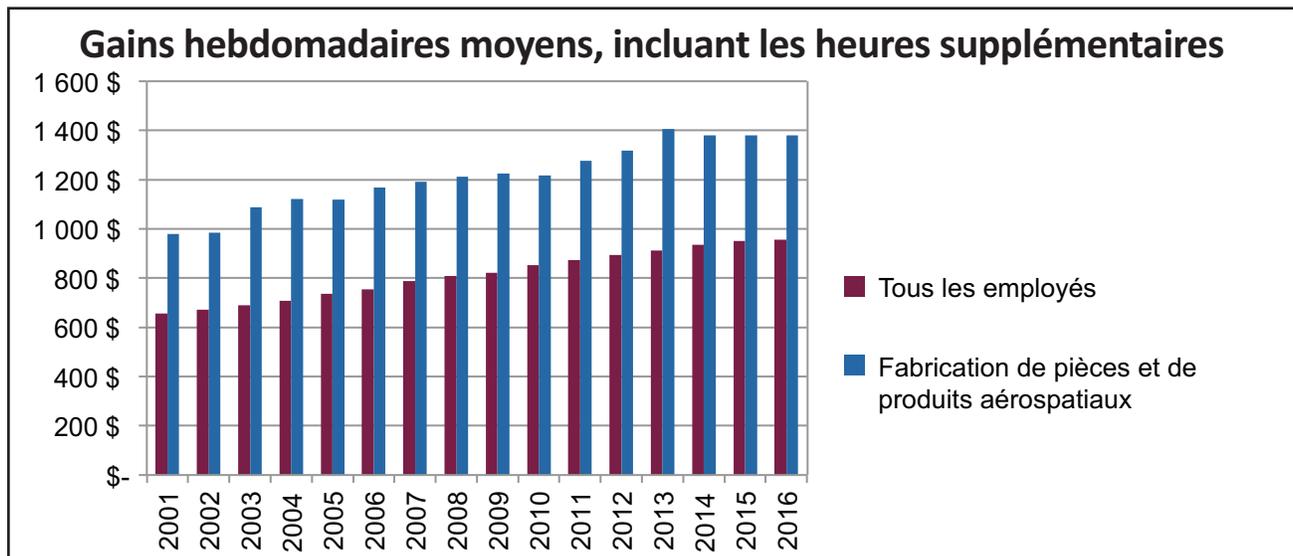


Source : Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 2016

2.2 Une source d'emplois de qualité

La création d'emplois de qualité dans tout le pays est l'une des principales retombées d'une industrie de l'aérospatiale robuste. Illustrant la main-d'œuvre hautement qualifiée, les données de Statistique Canada révèlent que les gains hebdomadaires moyens (incluant les heures supplémentaires) des travailleurs du secteur de la fabrication aérospatiale sont nettement supérieurs à la moyenne industrielle. En moyenne, les travailleurs de l'aérospatiale gagnent près de 1 400 \$ par semaine. Les données montrent également que les employés rémunérés à l'heure gagnent 15 % environ de moins que les travailleurs salariés. La figure 5 compare les gains des travailleurs de l'aérospatiale et de tous les travailleurs et montre la différence considérable et constante entre ceux-ci. Elle témoigne aussi de la diminution de cet écart.

Figure 5



Source: Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0027

Les gains ne représentent qu'une facette de la qualité d'un emploi. Traditionnellement, l'industrie de l'aérospatiale et le secteur manufacturier étaient une source de stabilité, d'avantages sociaux généreux, de pensions et de revenus de retraite. Nos membres qui travaillent pour des firmes aérospatiales à la grandeur du pays nous confirment que c'est de moins en moins le cas. En fait, il semble que la précarité d'emploi se répand dans l'industrie de l'aérospatiale. Ces dernières années, le travail temporaire a connu un essor dans l'ensemble de l'industrie. En pleine expansion, un certain nombre d'agences de placement temporaire qui font affaire tout particulièrement avec les firmes aérospatiales offrent à ces dernières la possibilité de réduire leurs coûts en ayant recours à leurs employés, qui n'ont aucune sécurité d'emploi, qui sont moins bien rémunérés et qui ont peu d'avantages sociaux, voire aucun. Ainsi, aucun engagement n'est requis de la part de ces firmes.

L'adjectif « temporaire » signifie que les travailleurs passent d'un employeur à l'autre. Ils fournissent un service important aux employeurs sans que ceux-ci aient à investir dans la formation et le perfectionnement nécessaires pour maintenir le niveau élevé de qualification de la main-d'œuvre. Qui plus est, les travailleurs, en étant contraints de changer de lieu de travail constamment, n'ont pas la sécurité requise pour bâtir leur vie ou avoir droit aux avantages sociaux qui leur permettraient de conserver un état de santé décent à long terme.

2.3 Une industrie axée sur la R et D

L'industrie de l'aérospatiale investit massivement dans la R et D. En réalité, l'intensité des activités de R et D est six fois plus élevée dans l'industrie de l'aérospatiale que dans le secteur manufacturier dans son ensemble. En 2016, l'industrie de l'aérospatiale a investi plus de 1,6 milliard de dollars dans la R et D et a généré près de 30 % des dépenses en R et D du secteur manufacturier au Canada .

Le Canada a une longue tradition de soutien au développement et à l'innovation dans les domaines de l'aérospatiale et des technologies spatiales, laquelle a donné naissance à une industrie extrêmement innovante et axée sur la recherche. Du bras spatial canadien à RADARSAT, en passant par la grappe aérospatiale de Downsview, à Toronto, et le Composites Innovation Center, à Winnipeg, les gouvernements fédéral et provinciaux ont investi dans la R et D en tant qu'outil de développement et de croissance économiques.

En 2014, les firmes aérospatiales ont embauché plus de travailleurs qualifiés que la moyenne des entreprises manufacturières pour encourager l'innovation et adopter des technologies de pointe. De plus, elles ont beaucoup plus collaboré avec l'industrie, le milieu universitaire et le gouvernement pour stimuler les activités de R et D.

Qui plus est, l'Enquête sur les technologies de pointe de Statistique Canada a révélé que les fabricants aérospatiaux dépassaient la moyenne du secteur manufacturier pour l'ensemble des pratiques d'innovation, dont le développement de produits, la gestion de la qualité, la collaboration et même le marketing. Elle a aussi montré que deux fois plus de fabricants aérospatiaux mettaient au point de



nouvelles technologies que la moyenne et que près de 50 % plus d'entreprises personnalisait ou modifiaient les technologies existantes. Les fabricants aérospatiaux sont aussi beaucoup plus enclins à adopter des technologies manufacturières de pointe que la moyenne.

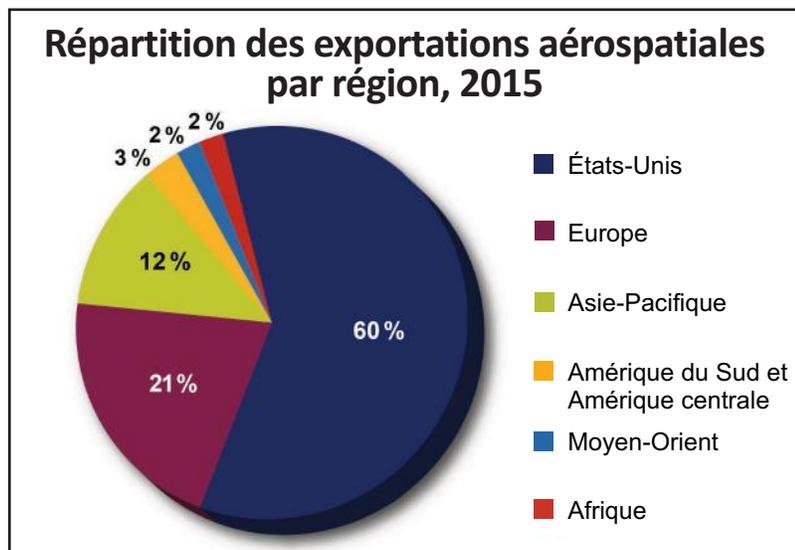
Même si l'aérospatiale est un chef de file de l'adoption de technologies manufacturières de pointe, nos membres nous indiquent que les fabricants et les fournisseurs de services canadiens n'offrent pas la

formation et le perfectionnement nécessaires pour profiter pleinement des bienfaits de ces technologies et des avantages concurrentiels qu'elles apportent. Pour ce qui est de mettre à profit la main-d'œuvre hautement qualifiée du Canada, investir dans l'équipement nécessaire n'est que la moitié de l'équation; l'autre consiste à s'assurer que les travailleurs reçoivent la formation nécessaire pour exploiter leur plein potentiel.

2.4 Une industrie axée sur l'exportation

Axée sur l'exportation, l'industrie canadienne de l'aérospatiale enregistre un excédent commercial depuis de nombreuses années. En 2016, les fabricants aérospatiaux canadiens ont exporté pour plus de 20 milliards de dollars de produits et de services. Dans l'industrie de l'aérospatiale, l'excédent commercial tourne autour de 6 milliards de dollars depuis trois ans. Près de 80 % des produits aérospatiaux fabriqués au Canada sont destinés aux marchés étrangers. Ces exportations améliorent directement la balance des paiements du Canada. À l'évidence, l'industrie de l'aérospatiale, en étant aussi robuste, contribue à renforcer notre position à l'échelle mondiale.

Figure 6



Les exportations aérospatiales ont augmenté de plus de 50 % entre 2010 et 2015. L'industrie est relativement diversifiée, car ses exportations sont destinées à des marchés dans le monde entier. En tout, 60 % des exportations étaient destinées aux États-Unis, mais une part croissante de la production canadienne est expédiée en Asie-Pacifique, alors que la Chine continue d'ouvrir et d'élargir l'accès à son marché dans le domaine du transport aérien.

2.5 Prévisions à court et à long terme

À l'échelle mondiale, l'industrie de l'aérospatiale devrait réaliser des gains annuels modestes dans un avenir prévisible. En raison de la fin des compressions impératives en défense aux États-Unis et de l'engagement de Donald Trump d'accroître les dépenses militaires des États-Unis de 10 %, les firmes aérospatiales qui mènent des activités dans l'industrie militaire s'attendent à une hausse des commandes. De plus, l'administration américaine exhorte les autres membres de l'OTAN qui consacrent moins de 2 % de leur PIB à la défense à accroître leurs dépenses dans ce domaine. Avec sa nouvelle politique de défense, le gouvernement canadien a répondu à cet appel dans une certaine mesure en s'engageant à dépenser plus de 45 milliards de dollars dans les infrastructures de la Défense, dont les chasseurs à réaction et les avions à missions multiples, sur 20 ans. Ces dépenses sont encore bien lointaines.

Pour sa part, le gouvernement fédéral, dans la politique de défense Protection, Sécurité, Engagement qu'il vient de rendre publique, s'engage à investir plus de 45 milliards de dollars dans de nouveaux projets liés à des équipements, à des infrastructures et à des technologies de l'information cruciaux. Globalement, les dépenses de programme et de projet prévues dans le nouveau plan devraient rapprocher le budget de défense du Canada des cibles de l'OTAN. Ces dépenses constituent une excellente occasion pour le gouvernement fédéral d'utiliser des marchés et des investissements stratégiques pour développer l'industrie de l'aérospatiale au cours des 20 prochaines années.

L'intensification des tensions entre les États-Unis et la Russie, la Corée du Nord et l'Iran, ainsi que les préoccupations grandissantes quant aux menaces à la sécurité mondiale et aux attentats terroristes, aura probablement des effets directs sur les politiques de défense dans le monde entier et, en particulier, sur les dépenses militaires.

Pour l'aviation commerciale, les prévisions à long terme suggèrent que l'industrie du transport aérien nécessitera près de 40 000 nouveaux aéronefs au cours des 20 prochaines années. À 2 000 aéronefs par année, cette prévision est nettement supérieure aux taux actuels de production de 1 400 aéronefs environ par année. Le secteur commercial devra donc croître de 40 % pour répondre à la demande au cours des 20 prochaines années.

Évidemment, cette perspective prometteuse amène de nouveaux concurrents et encourage la conception de nouveaux aéronefs. Bombardier vient d'entrer sur le marché principal avec son nouvel avion à réaction C Series. La vente d'avions C Series à Delta Airlines, aux États-Unis, a incité Boeing à déposer à la Commission du commerce international des États-Unis une plainte de commerce déloyal contre Bombardier au milieu de l'année 2017. Le département américain du Commerce a statué que les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que le gouvernement du Royaume-Uni, avaient fourni des subventions permettant d'établir de très bas prix – une tactique qui n'est pas inhabituelle dans l'industrie de l'aérospatiale – et a déterminé que les aéronefs de 100-150 sièges du Canada devaient faire l'objet de tarifs douaniers de 292 %.



La Commission du commerce international des États-Unis a ensuite statué que l'industrie américaine de l'aérospatiale n'a pas été affectée négativement en raison des subventions et les tarifs douaniers n'ont pas été appliqués. Le différend met en relief la concurrence intense sur les marchés des aéronefs militaires et commerciaux.

En sus de l'entrée de la C Series et de Bombardier sur le marché des aéronefs à couloir unique, la Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) vient d'intégrer le marché international dans le but de tirer avantage de la demande

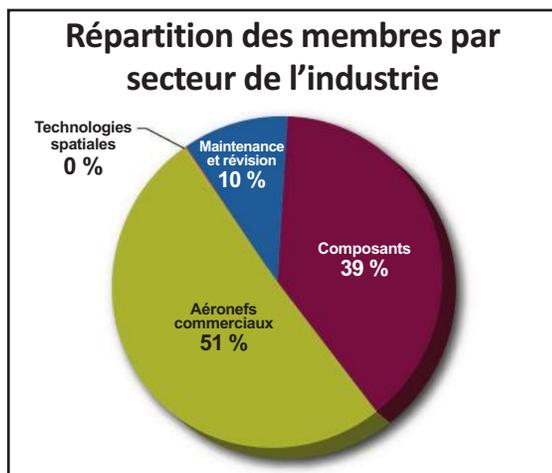
croissante des produits aérospatiaux. Le C919, qui est l'un des premiers aéronefs de COMAC, est en grande partie composé de pièces provenant de fournisseurs occidentaux, mais l'entreprise a l'intention de mettre sur pied une industrie nationale en utilisant la technologie qu'elle a achetée et en rivalisant avec Boeing et Airbus.

Globalement, il est possible que l'industrie canadienne de l'aérospatiale poursuive sa croissance. Néanmoins, le gouvernement, le secteur privé, les syndicats et le milieu universitaire devront concentrer leurs efforts et travailler de concert pour qu'elle conserve ses avantages concurrentiels sur le marché mondial.

3. Unifor dans le secteur de l'aérospatiale

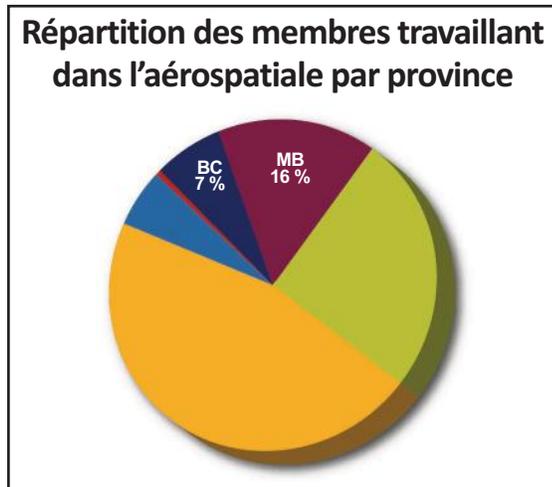
Unifor représente plus de 11 000 travailleurs dans le secteur de l'aérospatiale. Les membres d'Unifor conçoivent et fabriquent des aéronefs commerciaux et utilitaires, en plus d'en effectuer la finition; produisent des composants pour les avions militaires; réalisent des travaux de révision et de maintenance

Figure 7



Source : Effectif du syndicat d'Unifor

Figure 8



Source : Effectif du syndicat d'Unifor

Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador comptent respectivement 7 %, 6 % et 1 % des membres d'Unifor dans le secteur de l'aérospatiale.

Manifestement, les effectifs d'Unifor dans le secteur de l'aérospatiale sont aussi diversifiés sur le plan géographique qu'industriel.

Au Canada, on dénombre 18 sections locales et 30 unités de négociation dans l'industrie de l'aérospatiale.

sur des aéronefs civils, militaires et gouvernementaux; conçoivent et fabrique des simulateurs de vol et différents dispositifs de formation pour une gamme d'avions civils et militaires et participent à la production de satellites et de systèmes robotiques destinés à l'exploration spatiale.

Dans le secteur de l'aérospatiale, les membres d'Unifor travaillent pour quelques-unes des plus grandes firmes aérospatiales au monde, dont Boeing, Bombardier, Magellan et Pratt & Whitney.

Bombardier est, de loin, le principal employeur des membres d'Unifor (36 % dans 3 lieux de travail) dans le secteur de l'aérospatiale, suivi de Pratt & Whitney (20 %).

La majeure partie des membres d'Unifor (51 %) travaillent pour les divisions des aéronefs commerciaux et d'affaires des firmes aérospatiales. En tout, 39 % fabriquent des pièces pour les aéronefs commerciaux et militaires. Enfin, 10 % effectuent des travaux de révision et de maintenance. Une petite proportion d'entre eux conçoivent et fabriquent des technologies spatiales.

Les membres d'Unifor dans le secteur de l'aérospatiale sont répartis dans six provinces, tant sur la côte est que la côte ouest, et dans le centre du Canada. Le Québec compte la plus grande proportion de membres (46 %), suivi de l'Ontario (25 %) et du Manitoba (16 %). La Colombie-Britannique, la

Figure 9 : Sections locales et unités de négociation d'Unifor dans l'industrie de l'aérospatiale

Section locale	Unité	Entreprise	Ville	Province	Nombre de membres
62	1	Centre de finition Bombardier	Montréal	Québec	1 700
112	1	Northstar Aerospace	Milton	Ontario	200
112	4	Bombardier Aéronautique	Toronto	Ontario	1 800
112	9	MDA	Mississauga	Ontario	15
114	109	Viking Air	Sidney	Colombie-Britannique	300
114	122	Cascade Aerospace	Abbotsford	Colombie-Britannique	450
199	6	Genaire	Niagara	Ontario	40
252	50	Aircraft Appliances and Equipment	Bramalea	Ontario	30
252	84	Metal Improvement	Brampton	Ontario	45
303	24	Firan Technology Group	Toronto	Ontario	70
444	32	Heligear Canada	Tecumseh	Ontario	70
508	10	MDA	Sainte-Anne-de-Bellevue	Québec	200
510	0	Pratt & Whitney Aircraft Canada	Longueuil	Québec	2 050
522	0	CAE	Saint-Laurent	Québec	500
597	55	D-J Composites	Gander	Terre-Neuve-et-Labrador	50
673	4	Bombardier Aéronautique	Toronto	Ontario	475
673	5	MDA	Mississauga	Ontario	15
698	34	Solutions Énergétiques Sermatech	Montréal	Québec	45
698	41	VAC Aero International	Montréal	Québec	40
698	45	PCC Aérostructures Dorval	Montréal	Québec	85
698	47	Avior Produits Intégrés	Montréal	Québec	40
698	57	CP Tech	Ville Saint-Laurent	Québec	75
698	64	Solutions FAXX (Canada)	Saint-Eustache	Québec	50
728	9	Avior Produits Intégrés	Laval	Québec	115
1956	1	Héroux-Devtek	Longueuil	Québec	250
1956	2	Héroux-Devtek	Longueuil	Québec	15
2169	0	Boeing of Canada	Winnipeg	Manitoba	1 300
2215	1	IMP Group	Halifax	Nouvelle-Écosse	600
2889	1	CMC Électronique	Montréal	Québec	220
2889	2	CMC Électronique	Montréal	Québec	280
3005	1	Thales Optronique Canada	Saint-Laurent	Québec	400
Total :					11 500

3.1 Conseil industriel de l'aérospatiale d'Unifor

Le Conseil industriel de l'aérospatiale d'Unifor se réunit au moins une fois par année pour examiner et analyser les développements et les tendances dans l'industrie de l'aérospatiale au pays. Ces réunions coïncident généralement avec le Conseil canadien ou le congrès d'Unifor. Le Conseil industriel de l'aérospatiale est composé de délégués provenant des sections locales qui lui sont affiliées. Les délégués sont responsables d'informer le Conseil industriel de l'aérospatiale des développements importants dans leur section locale, dont leurs victoires ou leurs concessions à la table des négociations, les mises à pied et les embauches et les contrats décrochés ou perdus par leur employeur. De plus, les délégués doivent se prononcer sur des résolutions et d'autres questions, notamment les politiques gouvernementales fédérales et provinciales.

Le comité exécutif du Conseil industriel de l'aérospatiale est composé de cinq représentants élus parmi les effectifs diversifiés du secteur. Il se réunit régulièrement pour discuter des activités du Conseil industriel de l'aérospatiale, planifier des réunions et organiser des événements. En outre, il joue un rôle déterminant sur le plan des orientations en analysant les tendances industrielles et les activités gouvernementales, puis en y réagissant.



4. Une politique judicieuse est essentielle au succès de l'industrie de l'aérospatiale

La taille et la robustesse actuelles de l'industrie canadienne de l'aérospatiale représentent un accomplissement remarquable pour un pays relativement petit comme le Canada. Que l'industrie canadienne de l'aérospatiale soit reconnue dans le monde entier pour sa main-d'œuvre hautement qualifiée et novatrice, ses activités intensives de R et D et ses exportations à forte valeur témoigne des mesures stratégiques et proactives que les gouvernements fédéral et provinciaux ont prises au fil des décennies pour la développer et la renforcer à la grandeur du pays.

Comme nous l'avons déjà mentionné, si l'industrie avait été laissée aux forces du libre marché, il n'y aurait guère de raisons de croire que le Canada aurait une industrie de l'aérospatiale, sans parler du succès incroyable qu'elle a connu par le passé.

D'après le dogme du libre marché, les faibles taux d'imposition, les crédits d'impôt et le libre-échange sont les seuls facteurs déterminés par le gouvernement qui amènent une firme aérospatiale à s'établir à un endroit en particulier, mais les recherches (récentes ou non) et l'expérience laissent entendre le contraire. Dans le discours public, on voit presque toujours le secteur privé comme étant dynamique, innovateur et compétitif, alors que le secteur public est considéré comme léthargique, bureaucratique et obstructionniste. Toutefois, l'examen des actions des gouvernements antérieurs révèle que les investissements et les marchés stratégiques, combinés au soutien à la R et D et à la réglementation stricte du marché du travail, ont été indispensables à la création de l'industrie de l'aérospatiale dynamique et innovatrice d'aujourd'hui.

4.1 Actions des gouvernements antérieurs

Au fil des décennies, les gouvernements ont utilisé quatre stratégies pour stimuler l'industrie de l'aérospatiale : les marchés publics, la propriété directe, les programmes d'aide et l'octroi de financement pour les achats considérables.

Au départ, le gouvernement fédéral a aidé l'industrie en assortissant les sommes considérables qui étaient investies dans l'achat d'aéronefs militaires et commerciaux d'exigences en matière de contenu canadien et d'ententes liées aux RIR. Les exigences en matière de contenu canadien obligeaient les entreprises étrangères à fabriquer, au moins, une partie de l'aéronef au pays. Par conséquent, les entreprises retenues étaient souvent établies au Canada et avaient une forte présence dans tout le pays. Lorsque le Canada s'est engagé dans la Deuxième Guerre mondiale, l'industrie a connu un essor vigoureux, car les fabricants canadiens ont dû fournir 16 000 aéronefs militaires pour l'effort de guerre.

Plus tard, le gouvernement fédéral a maximisé les investissements par l'intermédiaire de la politique des RIR ou de contreparties industrielles qui contraignaient les grandes entreprises étrangères à dépenser un montant égal au contrat militaire qu'elles avaient décroché dans l'industrie canadienne de l'aérospatiale.

À l'époque où Air Canada était une société d'État, le gouvernement a réussi à utiliser ces stratégies pour maximiser les investissements dans l'industrie de l'aérospatiale commerciale. L'utilisation active de marchés publics stratégiques est un outil de choix parmi tous ceux qui s'offrent aux différents ordres de gouvernement au pays.

La propriété directe figurait également parmi les stratégies du gouvernement à cette époque. Canadair et de Havilland ne sont que deux exemples d'entreprises ayant reçu une aide considérable pour des usines aéronautiques cruciales, dont l'héritage est encore visible aujourd'hui chez Bombardier, Viking Air et MDA, pour n'en nommer que quelques-uns.

Depuis longtemps, le Canada investit directement dans le soutien à la R et D, le prototypage et même le démarrage de la production commerciale dans les domaines de l'aérospatiale et des technologies spatiales. Le Programme de productivité de l'industrie du matériel de défense, le Partenariat technologique Canada, Investissement Québec, l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense et le nouveau Fonds stratégique pour l'innovation sont tous des programmes gouvernementaux qui ont investi ou investiront directement dans la R et D, la formation des travailleurs et même la production des technologies aérospatiales de prochaine génération. Ils maximisent tous les investissements privés en attribuant des subventions ou des prêts remboursables ou encore en achetant, par l'intermédiaire du gouvernement, une partie d'une entreprise afin de développer des technologies aérospatiales, comme de l'équipement et des technologies de contrôle de la circulation aérienne et d'intégration des systèmes, des appareils de navigation, des réacteurs à double flux pour les moteurs d'aéronef, des technologies satellitaires de pointe (RADARSAT), le bras spatial canadien et des matériaux composites entrant dans la fabrication des aéronefs. Ces investissements ont permis au Canada de participer au Programme de la navette spatiale de la NASA et à la construction de la Station spatiale internationale. Sans ces investissements dans le développement technologique, l'industrie canadienne de l'aérospatiale n'aurait peut-être pas été aussi prospère qu'elle l'est aujourd'hui.



De toute évidence, les investissements dans l'industrie de l'aérospatiale comportent des risques. Les gouvernements dans le monde entier se disputent les investissements et les emplois dans l'industrie de l'aérospatiale étant donné qu'elle est high-tech et que ses retombées sont lucratives. Le gouvernement fédéral a été l'un des premiers à exiger des RIR comme condition d'attribution d'un marché. À l'heure actuelle, les RIR et les règles sur le contenu local sont monnaie courante. Certains pays, dont la Chine, vont même jusqu'à exiger 60 % de contenu local, une contrepartie avec le gouvernement ou un transfert technologique direct en échange de l'accès à leur marché.

Qui plus est, la croissance des marchés en Inde, au Brésil et en Russie intensifie la concurrence pour les emplois et les investissements. Ces pays concurrents sont en train de mettre en œuvre des politiques qui se sont avérées gagnantes pour l'industrie canadienne par le passé. Pour demeurer concurrentiels, les



gouvernements fédéral et provinciaux auront besoin d'une stratégie à plusieurs volets qui allie contenu canadien, RIR, investissements publics et soutien à la formation et à la R et D.

À noter que les gouvernements fédéral et provinciaux ont réalisé des investissements ces derniers temps. Le gouvernement fédéral continue de financer le Programme de l'avion de combat interarmées. On ne sait pas encore s'il achètera ou non le F 35, mais la relation de partenariat permet aux organisations

canadiennes de soumissionner sur des contrats liés au programme. En mai 2016, le gouvernement fédéral a investi 54 millions de dollars dans l'entreprise MDA Systems et ses partenaires pour encourager le développement et la mise à l'essai des technologies satellitaires de prochaine génération. Le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt ont investi, au total, 2,5 milliards de dollars contre des participations dans l'entreprise Bombardier (1,5 milliard de dollars dans la division Transport et 1 milliard de dollars dans la division Aéronautique). En 2017, le gouvernement fédéral leur a emboîté le pas en octroyant un prêt de 372 millions de dollars à Bombardier pour qu'il continue à développer le programme C Series. Dans son budget 2017, le gouvernement fédéral a créé le Fond stratégique pour l'innovation. Celui-ci regroupe un certain nombre d'anciens programmes gouvernementaux dans le but d'alléger la bureaucratie et de joindre davantage d'industries. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont fourni des investissements totalisant ensemble presque 20 millions de dollars pour fonder un centre de formation et de technologie en aérospatiale à Winnipeg et un centre d'innovation en aérospatiale en Ontario.

L'information présentée ci-dessus démontre la nécessité de nouer un partenariat industriel solide entre le gouvernement, le milieu universitaire, le mouvement syndical et les entreprises. Toutes les parties concernées doivent s'engager à travailler de concert pour assurer le succès de l'industrie de l'aérospatiale dans le futur. L'avenir de l'industrie de l'aérospatiale passera par la planification proactive et l'engagement de tous ses acteurs. Après tout, son succès jusqu'à maintenant n'est pas le fruit du hasard.

5. Principaux éléments d'une industrie de l'aérospatiale robuste et en expansion

L'analyse qu'Unifor fait de l'industrie de l'aérospatiale à l'échelle régionale, nationale et mondiale et au niveau des entreprises montre qu'un certain nombre d'éléments sont nécessaires pour soutenir et renforcer l'industrie de l'aérospatiale. La section ci-dessous décrit ces éléments clés, explique les difficultés à surmonter et propose des solutions stratégiques que le gouvernement pourrait mettre en place pour stimuler et développer l'industrie de l'aérospatiale au Canada. Ces solutions comprennent des investissements gouvernementaux et des marchés publics stratégiques, une volonté de rendre le commerce équitable et la nécessité de protéger et d'améliorer la qualité des emplois dans l'industrie de l'aérospatiale, pour n'en nommer que quelques-unes.

5.1 Accroître les investissements gouvernementaux stratégiques

À la grandeur du pays, l'industrie de l'aérospatiale est extrêmement innovatrice. Les entreprises canadiennes conçoivent et fabriquent des technologies, des satellites et des robots destinés à l'exploration spatiale, mettent au point des aéronefs économiques en carburant pour l'aviation commerciale et produisent des composants pour la nouvelle génération de chasseurs à réaction.

Dans l'industrie de l'aérospatiale, le développement de produits requiert des investissements financiers massifs. De la première esquisse à l'entrée en service, le processus est long, et les investissements rapportent seulement une fois celui-ci terminé. Quand les investisseurs en capital de risque sont réticents et les capitaux privés ciblés ne sont pas disponibles, les gouvernements doivent souvent intervenir en réalisant les investissements stables qui sont nécessaires à long terme pour commercialiser un nouveau produit. Ainsi, l'aide gouvernementale est cruciale pour l'effort d'innovation de bien des firmes aérospatiales.

Partout dans le monde, l'aide gouvernementale revêt généralement plusieurs formes : propriété directe, allègements fiscaux, investissements dans la R et D, subventions militaires, contrats de défense, etc. En sus des investissements indiqués ci-dessous, la plupart des gouvernements offrent des exonérations fiscales pour la R et D. Il est difficile de déterminer avec exactitude le montant que différents gouvernements ont investi dans l'industrie de l'aérospatiale, mais certaines sources fournissent des estimations fiables.

Les États-Unis sont l'un des principaux acteurs de l'industrie de l'aérospatiale et l'un des principaux concurrents dans le secteur de l'aviation commerciale et militaire. On estime que les États-Unis investissent plus de 50 milliards de dollars par année à l'appui de l'industrie de l'aérospatiale. Ces investissements comprennent l'octroi de subventions directes à la R et D, par l'intermédiaire de la National Aeronautics and Space Administration (NASA), de la Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA) et du département de la Défense, ainsi que le transfert des résultats de différentes études et de la R et D collaborative des institutions gouvernementales, comme l'Aeronautical Systems Center (ASC), à l'industrie .



On estime que l'Union européenne a accordé à Airbus de l'aide de démarrage ou des prêts de 15 milliards de dollars environ entre 1987 et 2002. L'entreprise a également reçu de l'aide au démarrage fondée sur des redevances de 1,8 milliard de dollars et a eu droit à des subventions à la R et D de la France et de l'Allemagne. La France, l'Allemagne et l'Espagne détiennent chacune une partie de l'entreprise et s'assurent ainsi de bénéficier directement des investissements qu'elles ont faits .

Le gouvernement brésilien a octroyé des prêts à taux préférentiel de 2,5 milliards de dollars environ pour la mise au point d'aéronefs et des concessions d'infrastructures, en plus de détenir une petite participation dans Embraer. Il a aussi attribué un contrat de défense de 500 millions de dollars à Embraer, l'une des firmes aérospatiales du Brésil.

Mitsubishi Heavy Industries est un autre concurrent international qui bénéficie d'une aide gouvernementale considérable. Le jet régional de Mitsubishi a reçu au moins 60 % de son financement de sources gouvernementales et une aide au démarrage fondée sur des redevances de 600 millions de dollars.

L'entreprise russe Sukhoi est entièrement détenue et exploitée par l'État. Le gouvernement russe a affecté 13,9 milliards de dollars à l'industrie de l'aérospatiale entre 2006 et 2015.

La Chine est un concurrent redoutable. L'entreprise chinoise COMAC est détenue en totalité par l'État, et le gouvernement met tout en œuvre pour être un acteur viable sur le plan commercial. L'entreprise a touché 30 milliards de dollars en crédits budgétaires et en prêts directs.

L'industrie de l'aérospatiale et des technologies spatiales figure parmi les chefs de file de la R et D. En 2015 seulement, elle était responsable de 1,5 milliard de dollars d'investissements en R et D. Ce montant représente 10 % des dépenses totales en R et D à la grandeur du pays, de même qu'une contribution importante au plan de création d'emplois de pointe et de qualité.

Une étude récente souligne le rôle important que les dépenses publiques ont joué dans les innovations les plus lucratives de notre époque. Que serait le iPhone sans Internet, sans l'écran tactile et sans Siri et que serait le moteur de recherche de Google sans l'algorithme (toutes des inventions réalisées avec l'aide du gouvernement américain) ?

Alors que les analystes, les experts et les représentants gouvernementaux continuent de mettre l'accent sur l'innovation et la R et D comme moteurs de prospérité, il est impératif que les innovations réalisées par les firmes aérospatiales canadiennes bénéficient du soutien patient et ciblé dont elles ont besoin pour être viables sur le plan commercial.

Dans ce contexte, le gouvernement fédéral doit continuer d'investir dans l'industrie de l'aérospatiale, en tant que priorité stratégique, en créant et en maintenant des emplois de grande valeur et en s'assurant que les travailleurs spécialisés en haute technologie se trouvent un emploi près de chez eux. Ces dernières années, le gouvernement fédéral a investi dans les nouveaux avions C Series de Bombardier, le développement de contenu canadien dans le cadre du Programme d'avions de combat interarmées (F 35) et un consortium de recherche en technologies spatiales dirigé par MDA pour combler l'écart entre la recherche universitaire et les possibilités de commercialisation dans le domaine des satellites spatiaux. Voilà des exemples parfaits de politiques industrielles proactives qui favorisent l'expansion de l'industrie de l'aérospatiale à haut rendement au Canada.

Dans son budget 2017, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il investirait 950 millions de dollars dans les super grappes pour créer un écosystème englobant l'innovation et le développement industriel dans des industries en particulier. Or, il a exclu l'aérospatiale de la liste de ces industries. À l'heure actuelle, on dénombre des grappes d'aérospatiale à la grandeur du pays, dont à Halifax, à Montréal, à Toronto, à Winnipeg et dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique. Elles devraient faire partie de la stratégie des super grappes. Qui plus est, le gouvernement s'en remet entièrement aux propositions de l'industrie dans le cadre d'un fonds concurrentiel pour développer les super grappes. Outre les nouvelles super grappes, il devrait se tourner vers les grappes existantes et fournir du financement pour accroître les investissements dans l'amélioration et la rationalisation des initiatives de grappes.

En même temps, le mécontentement général récent à l'égard des entreprises qui bénéficient d'investissements gouvernementaux démontre que les gouvernements fédéral et provinciaux doivent exercer leur pouvoir, en tant qu'investisseurs et créanciers, pour s'assurer que l'argent investi est utilisé de manière productive et recevoir leur part du gâteau une fois que les nouveaux produits sont rendus à l'étape de la commercialisation. La tendance actuelle transfère les risques au gouvernement (c. à-d. le public), tout en accordant les avantages du risque (c. à d. le profit, la hausse des cours boursiers et les dividendes) aux propriétaires privés. Ce statu quo doit changer.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Renforcer le Fonds stratégique pour l'innovation** : Que les gouvernements fédéral et provinciaux renforcent leur programme d'innovation en continuant d'utiliser le Fonds stratégique pour l'innovation pour financer, à un stade précoce, les innovations canadiennes prometteuses dans l'industrie de l'aérospatiale et des technologies spatiales. Ces investissements doivent comprendre des partenariats proactifs entre les ordres de gouvernement, le secteur privé et les instituts de recherche. De plus, il faut s'assurer que le gouvernement reçoit sa part du gâteau lorsqu'une technologie expérimentale franchit l'étape de la commercialisation. Le gouvernement devrait débloquer du financement supplémentaire par l'intermédiaire du nouveau Fonds stratégique pour l'innovation.
- **Réserver une partie des investissements aux petites et moyennes entreprises** : Qu'une partie des investissements du Fonds stratégique pour l'innovation soit réservée aux petites et moyennes entreprises présentant un potentiel élevé d'innovation et de commercialisation pour que les entreprises de haute technologie à fort potentiel aient accès au financement en partenariat dont elles ont besoin, à tous les niveaux, pour être concurrentielles dans l'industrie.
- **Imposer des conditions strictes et exécutoires sur les investissements** : Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent resserrer les conditions régissant les actions des entreprises dans lesquelles ils investissent. Les conditions doivent s'harmoniser avec leurs objectifs stratégiques, notamment s'assurer que les investissements sont liés à la création d'emplois et permettent de maintenir les activités de conception et de production dans les usines canadiennes, au lieu d'exporter l'expertise et les avancées technologiques. D'une part, les capitaux investis doivent servir à l'équipement de fabrication; de l'autre, les entreprises doivent conserver leurs activités de fabrication au Canada.
- **Financer des ventes** : Qu'un programme universel et uniforme de financement des contrats de vente soit mis en place pour faciliter l'achat d'aéronefs de passagers fabriqués au Canada, dans le marché intérieur comme dans le marché d'exportation.
- **Développer les super grappes** : Que les gouvernements fédéral et provinciaux abordent de manière proactive l'industrie de l'aérospatiale en accordant une plus grande part de leur budget 2017 au développement des super grappes et en incluant des investissements supplémentaires et le renforcement des grappes existantes. Cette stratégie de développement des grappes aérospatiales devrait se déployer parallèlement aux nouvelles grappes du programme Innovation pour l'excellence, la défense et la sécurité, annoncé dans la politique de défense du Canada.

5.2 Tirer parti des marchés publics

On ne saurait trop insister sur l'importance de l'industrie de l'aérospatiale pour l'économie canadienne. L'innovation, les exportations, la productivité et les emplois de grande valeur ne sont que quelques exemples de contributions de l'industrie à l'économie canadienne. Or, l'industrie de l'aérospatiale et des technologies spatiales ne s'est pas développée par hasard. L'industrie de l'aérospatiale est le fruit de

décisions gouvernementales stratégiques prises sur plusieurs décennies pour favoriser la croissance d'une industrie présentant des retombées vitales. Les marchés publics figurent parmi les outils dont le gouvernement dispose pour développer l'industrie.

Les dépenses liées à l'aérospatiale ainsi qu'aux produits et aux services connexes représentent une grande partie du budget gouvernemental, au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que la vaste majorité de ces dépenses concernent les équipements et les aéronefs militaires, une part modeste mais croissante du budget est consacré aux activités d'application de la loi et d'intervention en cas d'urgence. Les contrats publics d'achat de matériel aérospatial se chiffrent souvent à plusieurs milliards de dollars et peuvent même comprendre des millions de dollars supplémentaires en services de révision, de maintenance et de soutien en service. Les gouvernements peuvent utiliser cette possibilité d'investissement massif pour attirer des emplois comme argument solide pour convaincre la population d'appuyer des dépenses publiques élevées, surtout dans le domaine de la défense.

En règle générale, les pays ayant des entreprises qui fabriquent des produits aérospatiaux à des fins militaires s'approvisionnent à l'intérieur de leurs frontières. Toutefois, un pays comme le Canada, qui n'a



aucun fabricant d'équipement d'origine dans le secteur de l'aviation militaire, doit se procurer des aéronefs auprès d'entreprises étrangères. Cette réalité ne signifie pas qu'il est inutile d'utiliser les marchés publics pour stimuler les dépenses dans le secteur de l'aérospatiale. Au contraire, le gouvernement fédéral peut utiliser les marchés de biens et de services pour générer des investissements dans les fournisseurs de l'aérospatiale à la grandeur du pays.

Il est usuel d'exiger que les entreprises qui décrochent de gros contrats publics en compensent le coût en dépensant un montant équivalent pour l'achat de produits et de services d'entreprises situées dans le pays acheteur. À l'échelle fédérale, cette pratique, qui s'appelle « politique des retombées industrielles et régionales (RIR) », exige que les entreprises qui obtiennent des marchés publics engagent des dépenses équivalentes en biens et services canadiens dans l'industrie de l'aérospatiale. D'après l'Examen de l'aérospatiale 2012 du gouvernement fédéral, le Canada a été l'un des premiers pays à mettre en place cette obligation .

En général, il est admis que les RIR ont une incidence bénéfique sur l'industrie canadienne de l'aérospatiale, mais la mise en œuvre de la politique est loin d'être parfaite. Le gouvernement pourrait faire mieux en abordant les exigences qu'il impose aux fournisseurs étrangers en matière de RIR et en veillant au respect des engagements de ceux-ci selon une stratégie plus délibérée et musclée.

Le gouvernement fédéral s'est dérobé à sa propre politique des RIR en se lançant dans le Programme de l'avion de combat interarmées, lequel a débouché sur la mise au point du F 35 de Lockheed Martin. En plus d'investir des centaines de millions de dollars dans le programme, la décision a soulevé des questions sur l'obligation du gouvernement fédéral d'acheter le F 35 pour que les entreprises établies au Canada conservent le privilège de soumissionner sur des contrats d'approvisionnement en composants pour le F 35. Ce type de marché laisse les décisions d'achat au fournisseur étranger et prive le gouvernement fédéral du droit de regard qu'il a habituellement dans le processus d'approvisionnement. Unifor est favorable à la participation au Programme de l'avion de combat interarmées et estime que d'autres mesures liées aux RIR devront être prises si le gouvernement du Canada finit par retenir et acheter le F 35.

En revanche, le Canada compte des fabricants d'équipement d'origine de niveau mondial qui conçoivent et fabriquent des aéronefs de secours de qualité et à la fine pointe de la technologie, dont des bombardiers à eau et des aéronefs de recherche et de sauvetage.

En ce moment, le Canada possède l'une des industries des technologies spatiales les plus innovatrices au monde. La station mobile de maintenance de satellite et le radar de défense stratégique figurent parmi les avancées technologiques réalisées par cette industrie. Du fonctionnement des feux de circulation et des guichets automatiques à la mesure des changements climatiques, en passant par la promotion de la sécurité et de la défense nationales, les technologies spatiales jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement normal de la société canadienne et la vie quotidienne de chacun.

Les gouvernements fédéral et provinciaux peuvent utiliser leur pouvoir pour investir dans l'innovation, la technologie et l'équipement canadiens en achetant des produits fabriqués au Canada dans cette catégorie.

Qui plus est, la stratégie du gouvernement fédéral pour la révision et la maintenance des aéronefs gouvernementaux pourrait favoriser davantage les emplois de qualité et l'expertise canadienne. Dans le domaine de l'aviation, les marchés publics de services ont le potentiel d'assurer le développement des compétences et des capacités et de permettre le transfert des données techniques et de la propriété intellectuelle du fournisseur étranger au fournisseur canadien de services de révision et de maintenance, afin d'améliorer la protection de la sécurité nationale au pays.

En dernier lieu, les acteurs du sous-secteur de la révision et de la maintenance affirment que le processus d'approvisionnement est excessivement long, ce qui crée de l'incertitude et du scepticisme chez les entrepreneurs et les fournisseurs qui font affaire avec l'État. Par exemple, l'indécision qui entoure le processus visant à remplacer la flotte militaire actuelle de chasseurs à réaction CF 18 fait en sorte que les entreprises et les particuliers ne savent pas dans quelle technologie ni dans quel équipement investir pour le futur. Elle laisse les travailleurs dans l'incertitude, car ils ne savent toujours pas quels investissements seront requis pour le relèvement de leurs compétences.



Dans sa politique de défense 2017, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il débloquerait 47,2 milliards de dollars sur 20 ans pour 52 nouveaux projets liés à des équipements, des infrastructures et des technologies de l'information cruciaux. Il s'agit d'un montant considérable sur une longue période. Malheureusement, ces dépenses ne sont pas liées à des exigences précises en matière de contenu et de services canadiens ni à des RIR. Cette omission peut toutefois être réparée.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Resserrer les exigences relatives aux RIR :** Renouveler notre engagement à l'égard du programme des RIR et le renforcer afin d'utiliser les marchés publics pour générer des investissements dans les technologies clés et les activités de production des entreprises canadiennes fournissant des composants et mettant au point de nouvelles technologies pour l'industrie mondiale de l'aérospatiale. Il faut définir les engagements au début du processus d'approvisionnement pour comprendre le plus tôt possible les investissements prévus au Canada et assurer un niveau d'investissement suffisant dans les systèmes et les services de haute technologie que les firmes aérospatiales canadiennes doivent continuer de développer pour être concurrentielles sur le marché mondial.
- **Adopter une politique de maintenance, de réparation et de révision au Canada :** Instaurer une « politique d'entretien au Canada » pour accroître la probabilité que les entreprises canadiennes décrochent des contrats de révision, de maintenance et de soutien en service pour l'équipement aérospatial détenu et utilisé par les administrations fédérale, provinciales et municipales. Cet équipement remplit des objectifs publics généraux, comme la défense, la lutte contre les incendies et la garde côtière, et peut aussi venir à l'appui de normes de sécurité strictes et d'emplois de qualité pour les travailleurs.
- **Promouvoir et protéger davantage les technologies spatiales canadiennes :** Reconnaître les technologies spatiales comme un élément vital de l'infrastructure du gouvernement fédéral et s'efforcer de placer la conception, l'ingénierie et le contenu canadiens au cœur de l'approvisionnement, tout en s'assurant que la propriété intellectuelle et les connaissances techniques demeurent au Canada, compte tenu des implications pour la sécurité nationale.
- **Utiliser les marchés pour promouvoir la R et D :** Utiliser les marchés pour promouvoir et encourager la R et D dans les technologies aérospatiales et spatiales.
- **Privilégier le contenu canadien :** Reconnaître la capacité des firmes aérospatiales canadiennes à remplir des commandes d'aéronefs de défense et de secours en accordant la préférence au contenu canadien et aux solutions fabriquées au Canada.

5.3 Améliorer le perfectionnement et la planification de la main-d'œuvre

Le succès de l'industrie de l'aérospatiale dépend largement d'une main-d'œuvre formée, souple, adaptée aux exigences d'aujourd'hui et capable de créer et de maîtriser les technologies aérospatiales de demain. Toutefois, nos membres, nos employeurs et l'Association des industries aérospatiales du Canada soulèvent des inquiétudes quant au perfectionnement et à la formation de la main-d'œuvre en aérospatiale.

On reconnaît en général que des lacunes en matière de formation existent dans l'industrie, mais on ne connaît pas réellement les besoins actuels et futurs en talents de celle-ci. Le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale mène d'ailleurs une enquête à ce sujet. D'après les principales conclusions d'une enquête initiale sur le marché du travail, 42 % des entreprises de l'industrie de l'aérospatiale et de l'aviation éprouvent actuellement des problèmes de recrutement persistants. Elles font état de taux d'attrition bas et de quelques problèmes de conservation des effectifs, mais elles s'attendent surtout à ce que la vague imminente de départs à la retraite leur pose des difficultés.

Au niveau des firmes, nos membres soutiennent que les nouveaux employés ne reçoivent pas la formation dont ils ont besoin pour accomplir leur travail conformément aux normes de qualité élevées qui font la réputation de l'industrie de l'aérospatiale. De plus, en raison du progrès technologique et de l'amélioration de l'efficacité de la production, dont l'utilisation de la robotique dans le processus de fabrication, les compétences exigées au moment de l'intégration professionnelle sont beaucoup plus pointues et la courbe d'apprentissage est beaucoup plus prononcée qu'il y a une génération.

Dans les bureaux, le soutien et les services administratifs n'échappent pas non plus au progrès technologique. Nos membres qui offrent des services administratifs dans l'industrie de l'aérospatiale indiquent que les lacunes en matière de formation du personnel de bureau servent de prétexte pour délocaliser des emplois ou embaucher des travailleurs à forfait et temporaires. Unifor ne s'oppose pas aux



nouvelles technologies, mais il croit que les avancées technologiques doivent être mises en œuvre parallèlement à des mesures de transition pour relever les compétences des travailleurs actuels, leur assurer une sécurité d'emploi et leur donner une chance égale d'apprendre et de s'adapter à l'évolution technologique.

Malheureusement, que ce soit dans les bureaux ou les usines, au lieu de chercher à former les nouveaux employés et à perfectionner les travailleurs actuels au fur

et à mesure qu'elles adoptent de nouvelles technologies, les entreprises appliquent une politique de non-intervention ou de laissez-faire qui crée des lacunes inutiles en matière de formation. En réalité, les soi-disant lacunes sont attribuables à l'absence de mesures proactives de la part des employeurs et des décideurs. En Colombie-Britannique, les employeurs participant à une enquête récente sur le marché du travail ont indiqué qu'une formation en cours d'emploi supplémentaire était souvent nécessaire pour qu'un nouvel employé soit considéré comme étant productif. La plupart des problèmes de dotation relevés avaient trait au manque d'expérience ou d'accréditation, pas au manque de compétences. Les entreprises tirent la sonnette d'alarme sans proposer de solution au lieu d'investir dans la formation et le perfectionnement des compétences.

Le niveau d'instruction élevé de la main-d'œuvre est l'une des forces fondamentales de l'économie canadienne. Dans bien des industries à la grandeur du pays, la formation en milieu de travail ou la formation axée sur l'industrie n'est pas suffisante pour assurer la transition entre l'établissement d'enseignement et le marché du travail. Pour demeurer concurrentielle, innovatrice et prospère, l'industrie de l'aérospatiale doit élaborer une stratégie de perfectionnement de la main-d'œuvre qui intègre l'enseignement postsecondaire, l'apprentissage et la formation en milieu de travail afin de préparer la prochaine génération de travailleurs et relever les compétences des travailleurs actuels. Le maintien des investissements dans une main-d'œuvre hautement qualifiée continuera de procurer un avantage concurrentiel au Canada par rapport au reste de la planète. Le gouvernement et l'industrie doivent former et perfectionner la main-d'œuvre actuelle et future.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Investir dans un système intégré d'information sur le marché du travail :** Que le gouvernement fédéral investisse dans un système intégré et uniforme d'information sur le marché du travail capable de répertorier et de diffuser des données sur les besoins en talents futurs et les postes vacants actuels. Ce système pourrait prendre appui sur les travaux antérieurs du Conseil canadien de l'aérospatiale et de l'aviation, mais il pourrait aussi s'intégrer dans un système d'information sur le marché du travail.
- **Améliorer l'enseignement et la formation :** Renforcer les programmes d'enseignement et de formation relatifs à l'aérospatiale à tous les ordres de gouvernement et dans l'ensemble des parties prenantes pour se préparer aux départs à la retraite imminents et s'adapter aux technologies de la prochaine génération. Tous les ordres de gouvernement, l'industrie et les groupes d'intervenants doivent investir massivement dans la formation et le perfectionnement professionnel de la main-d'œuvre. Les investissements devraient comprendre de l'aide ciblée pour les programmes d'apprentissage, perfectionner les travailleurs actuels au fur et à mesure que de nouvelles technologies sont adoptées, reconnaître les compétences transférables et exiger que l'aide gouvernementale à la formation fasse l'objet d'une surveillance pour éviter que les fonds servent à développer de l'expertise à l'étranger.
- **Harmoniser les métiers spécialisés :** S'efforcer d'harmoniser parfaitement la formation et la reconnaissance des métiers spécialisés dans l'ensemble des provinces et des territoires pour continuer d'aplanir les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre. Veiller à ce que les initiatives d'harmonisation visent par défaut les normes de qualité les plus élevées pour éviter d'amoindrir le calibre du système des métiers spécialisés.
- **Former la prochaine génération de travailleurs de l'aérospatiale :** Mettre sur pied des programmes de préapprentissage, de stages payés et de mentorat, en partenariat avec des firmes aérospatiales et des établissements d'enseignement, pour permettre aux étudiants d'accumuler des capacités et de l'expérience dans l'industrie de l'aérospatiale tout au long de leur parcours d'études.

5.4 Maintenir la qualité des emplois

L'un des principaux avantages d'une industrie de l'aérospatiale développée, c'est sa tendance à produire des emplois de haute qualité, assortis de bons salaires et de conditions de travail décentes, ainsi que des retombées économiques, comme la croissance des activités des fournisseurs et les impôts payés par les employeurs et les salariés du secteur de l'aérospatiale. Toutefois, nos membres craignent, à raison, que la qualité des emplois diminue dans le secteur de l'aérospatiale si aucun effort concerté n'est fait pour la maintenir.

L'érosion de la qualité des emplois se manifeste sous trois principaux aspects dans le secteur de l'aérospatiale : les salaires augmentent plus lentement que la moyenne industrielle, le nombre d'emplois temporaires et à forfait croît et les activités sont externalisées.

Dans le secteur de l'aérospatiale, les salaires horaires moyens sont supérieurs au salaire industriel moyen de 40 % environ. Par semaine, les travailleurs de l'aérospatiale gagnent beaucoup plus d'argent que le travailleur canadien moyen. Or, cette longueur d'avance diminue lentement au fil du temps. Au cours des 10 dernières années, l'écart salarial entre les travailleurs de l'aérospatiale et le travailleur moyen est passé de 55 à 45 %.

Bien qu'ils jouissent généralement d'une sécurité d'emploi, nos membres qui travaillent dans l'industrie de l'aérospatiale sont de plus en plus inquiets de l'utilisation et de la sur-utilisation de travailleurs temporaires dans leurs lieux de travail. D'habitude, les travailleurs temporaires touchent un salaire inférieur pour le même travail et reçoivent moins de formation que leurs collègues permanents ou syndiqués. Une proportion croissante de la main-d'œuvre est d'ailleurs considérée comme étant temporaire de façon permanente. Cette situation crée une structure à deux niveaux dans les lieux de travail, tant sur le plan de la formation que de la rémunération, et entraîne une pression à la baisse sur les emplois de haute qualité pour lesquels l'industrie est reconnue.

De plus, la sous-traitance est à la hausse. Elle revêt de nombreuses formes. Par exemple, il peut s'agir de délocaliser des activités ou de faire venir des travailleurs pour une période temporaire. Un certain nombre d'endroits où nos membres travaillent font appel à des employés contractuels d'autres fournisseurs pour effectuer le travail qui incombait au fabricant d'équipement d'origine auparavant (il va sans dire que leurs salaires et leurs avantages sociaux sont inférieurs).



Sur le plan administratif, nos membres font état de l'utilisation accrue de mécanismes de délocalisation, lesquels réduisent le nombre d'emplois de qualité dans l'industrie de l'aérospatiale. Alors que les technologies se complexifient, les emplois de bureau et les emplois administratifs sont confiés à des entreprises étrangères qui offrent des services à moindre coût.

Nos membres constatent également une augmentation de l'utilisation des agences de placement temporaire, pour combler des postes permanents, et du Programme des travailleurs étrangers temporaires dans les entreprises aérospatiales à la grandeur du pays, au détriment du perfectionnement des compétences et de l'expertise de la main-d'œuvre canadienne.

Le recours aux travailleurs contractuels et temporaires (canadiens et étrangers) est en train de créer une sous-classe de travailleurs qui passent d'un lieu de travail à un autre dans l'industrie de l'aérospatiale. La propagation de ces pratiques commerciales dans l'industrie de l'aérospatiale s'inscrit dans le prolongement de la création d'une main-d'œuvre précaire qui bénéficie d'une protection et d'une stabilité minimales. En temps normal, les employeurs n'avouent pas qu'ils ont recours à des travailleurs temporaires dans le but d'amoindrir la qualité des emplois, mais il s'agit certainement d'une conséquence directe de cette pratique. Les entreprises sous-traitent et externalisent une partie de leurs activités afin de réaliser des économies et d'améliorer leur efficacité, mais il arrive souvent que les travailleurs en sous-traitance au pays ou à l'étranger gagnent moins d'argent que les travailleurs qu'ils remplacent et ne jouissent pas des mêmes avantages sociaux ou normes et protections en matière de travail.

En sus de réduire la qualité des emplois, l'augmentation du nombre de travailleurs temporaires, à forfait ou employés par des sous-traitants se traduit par un accroissement des risques liés à la santé et à la sécurité, une diminution de la formation et une érosion des effectifs expérimentés.

Le gouvernement n'a aucune emprise sur les décisions en matière de ressources humaines des grandes entreprises, mais il peut mettre en place des lois qui influencent directement la qualité des emplois de certains travailleurs par l'application de règlements et le resserrement des normes liées aux marchés publics. Le rapport intermédiaire de l'Examen portant sur l'évolution des milieux de travail du gouvernement de l'Ontario décrit comment les employeurs utilisent la sous-traitance pour créer une concurrence intense qui entraîne une diminution de la qualité des emplois et une abdication simultanée de la responsabilité de l'employeur à l'égard des conséquences sociales des contrats de sous-traitance. Les gouvernements sont également coupables de cette faute.

Ces dernières années, nos membres ont commencé à parler de l'effet néfaste des programmes d'austérité sur la qualité des emplois et les normes d'emploi dans l'industrie de l'aérospatiale. Afin de limiter ses coûts, le gouvernement impose des contraintes déraisonnables aux entrepreneurs pour ce qui est du délai accordé pour effectuer une tâche et de la nécessité de justifier le travail accompli. Ainsi, le gouvernement place ses fournisseurs dans une position intenable et crée une concurrence intense qui exerce une pression à la baisse sur la qualité des emplois et la capacité des employeurs à former de nouveaux employés pour les tâches actuelles et futures.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Renforcer les normes d'emplois à l'échelle fédérale et provinciale :**
 - ↳ **Garantir un salaire et des avantages sociaux égaux aux travailleurs temporaires :** Que les gouvernements fédéral et provinciaux mettent en œuvre et appliquent vigoureusement des normes d'emploi exigeant l'équité en matière de salaire et d'avantages sociaux pour tous les travailleurs, qu'ils soient permanents ou temporaires. Cette politique pourrait atténuer l'avantage financier perçu d'embaucher des travailleurs temporaires ou de sous-traiter des activités qui étaient réalisées à l'interne par le passé.
 - ↳ **Imputer la responsabilité des violations :** Tenir les employeurs, conjointement et solidairement, et les agences de placement temporaire responsables pour toute violation des normes d'emploi dans leurs lieux de travail (pas seulement les salaires perdus), sans plafonner les demandes d'indemnisation potentielles, mais en imposant un délai de cinq ans pour déposer une plainte. Exiger que les travailleurs des agences de placement temporaire reçoivent les mêmes salaires et avantages sociaux que les employés permanents de l'entreprise pour laquelle ils effectuent un travail comparable.
 - ↳ **Décourager les entreprises de sous-traiter leurs activités :** Renforcer les lois du travail et les normes d'emploi fédérales et provinciales pour décourager les entreprises de sous-traiter leurs activités.
 - ↳ **Accorder des droits de successeur :** Renforcer la législation du travail aux niveaux fédéral et provincial de manière à accorder des droits de successeur dans le cas d'un transfert de tâches ou d'emplois d'un employeur à un autre.
- **Attribuer des marchés publics à caractère social :** Que les gouvernements améliorent les processus d'approvisionnement afin de tenir compte des conséquences sociales des marchés, pas seulement des coûts. À cette fin, ils doivent réfléchir aux effets de leurs mesures drastiques de maîtrise des coûts et de leurs contraintes déraisonnables et s'efforcer de promouvoir la qualité des emplois et le bien-être des travailleurs.
- **Protéger les travailleurs étrangers temporaires :** Étendre les droits des travailleurs, les droits à la mobilité et les protections sociales à tous les travailleurs étrangers temporaires au pays. Établir un cheminement vers l'obtention de la résidence permanente en vue de remplacer le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

5.5 Rendre le commerce équitable

Les fabricants aérospatiaux établis au Canada ont exporté pour près de 20,5 milliards de dollars en aéronefs, en moteurs d'aéronef, en pièces d'aéronef et en services connexes en 2016. Dans tout le pays, l'industrie de l'aérospatiale est extrêmement intégrée aux chaînes d'approvisionnement mondiales. La majorité de nos exportations sont destinées au marché américain, mais nos importations ont tendance à provenir de pays qualifiés de marchés émergents, comme le Mexique.

Dans le secteur de l'aérospatiale, les accords de libre-échange limitent les investissements publics, l'aide à la R et D, et le financement additionnel parfois nécessaire pour arriver à commercialiser un produit novateur mais coûteux. De plus, ils bloquent l'accès aux prêts de développement des exportations qui servent à financer des ventes.



Dans le monde entier, le libre-échange est souvent présenté comme un moteur nécessaire de croissance et de prospérité. En réalité, les accords commerciaux donnent du pouvoir aux entreprises aux dépens des gouvernements, des travailleurs et des citoyens depuis 30 ans.

Par exemple, l'empreinte du Mexique dans l'industrie de l'aérospatiale croît rapidement (le nombre de firmes aérospatiales mexicaines a triplé au cours de la dernière décennie). De nombreux rapports avancent que la croissance de l'industrie aérospatiale mexicaine est liée à la recherche assidue d'accords de libre-échange par le gouvernement et au laxisme de la réglementation en matière d'activités commerciales, de travail et de fiscalité.

Les entreprises canadiennes doivent composer avec les subventions illégales et le dumping de fournisseurs étrangers, dont Embraer au Brésil et Boeing aux États-Unis. Aux plus hautes instances, les deux entreprises allèguent que les investissements gouvernementaux dans Bombardier (divisions de l'aérospatiale et du transport) et l'aide apportée à l'entreprise constituent des subventions illégales qui permettent à Bombardier de vendre ses avions C Series à un moindre coût pour accroître sa compétitivité. Ces recours compromettent la capacité du Canada à mettre en œuvre une politique de l'aérospatiale.

Nous devons affronter la concurrence d'autres pays d'Amérique du Nord, mais aussi des marchés émergents. Les accords de libre-échange risquent d'intensifier cette concurrence de manière négative. Par exemple, on attribue le renforcement de l'industrie de l'aérospatiale aux RIR, mais un certain nombre d'accords commerciaux en cours de négociation ou de ratification considèrent ces compensations comme un obstacle au libre-échange. Par conséquent, les gouvernements n'ont pas le droit d'y avoir recours. Par contre, les pays émergents ne sont pas assujettis à cette interdiction. Par exemple, le Partenariat transpacifique prévoit des périodes de transition pendant lesquelles les mesures compensatoires sont permises pour les pays en développement, comme la Malaisie et le Vietnam. Pourquoi? Ces pays sont considérés comme des marchés émergents et ont droit à une période de transition supplémentaire pour développer leur industrie. Dans le cadre de cet accord, les périodes de transition peuvent s'échelonner sur 25 ans. Permettre aux pays à bas salaires comme le Vietnam et la Malaisie d'utiliser des mesures d'encouragement à l'investissement pour développer leur marché intérieur de l'aérospatiale leur confère un avantage indu qui peut compromettre les investissements futurs dans les pays où les salaires sont généralement élevés.

En réalité, aucune firme aérospatiale au monde n'existerait sans les investissements patients et ciblés des gouvernements, pas même les grands de l'aérospatiale dans d'autres pays, comme Boeing, Embraer, Airbus et COMAC. Le Canada doit protéger sa capacité à mettre en œuvre une politique de l'aérospatiale et à se maintenir parmi les principaux producteurs de technologies aérospatiales dans le futur.

Les services de révision et de maintenance au Canada sont également menacés par les accords commerciaux régissant le commerce des services, comme l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) et l'Accord sur le commerce des services (ACS). En ce moment, on envisage d'englober les services de maintenance d'aéronefs dans l'ACS. Cette inclusion limiterait la capacité du gouvernement à formuler une politique publique pour promouvoir la sûreté et la sécurité dans l'industrie du transport aérien dans son ensemble et à mettre en œuvre une politique servant l'intérêt public, comme la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui manque déjà de mordant.

La chaîne d'approvisionnement en aérospatiale est fortement intégrée. D'après l'Administration du commerce international des États-Unis, un composant franchit la frontière canado-américaine sept fois, en moyenne, avant d'être définitivement fixé à un aéronef. Le commerce équitable et la politique industrielle favoriseront le maintien de cette intégration.

La renégociation possible de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) est une occasion en or de repenser les orientations relatives au commerce international et de favoriser des échanges internationaux qui sont équitables pour les travailleurs et les citoyens.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Profiter des retombées des dépenses publiques :** S'assurer que les accords commerciaux ne restreignent pas injustement la capacité du gouvernement à exiger que les investissements publics procurent des avantages directs aux travailleurs de notre pays et soutiennent l'innovation technologique et la R et D.
- **Établir des normes de travail applicables :** Veiller à ce que tous les accords commerciaux comprennent des normes de travail strictes et pleinement applicables, dont le droit de se syndiquer et d'adhérer à un syndicat et des normes minimales d'emploi qui permettent d'accroître la qualité des emplois et les salaires dans le pays participant. La promotion de normes plus strictes dans tous les pays permettrait de relâcher la pression à la baisse sur les conditions de travail et même de les améliorer.
- **Maintenir les règles sur la maintenance, la réparation et la révision :** Maintenir et protéger les règles sur les travaux de révision et de maintenance pour prévenir la délocalisation d'autres emplois et entreprises de maintenance d'aéronef vers l'étranger.
- **Élaborer un plan d'urgence :** Élaborer un plan d'urgence dans l'éventualité où les États-Unis imposeraient des droits supplémentaires sur les produits aérospatiaux canadiens pour que nous puissions demeurer compétitifs dans le marché de l'aérospatiale.

5.6 Réglementation, inspection et application des normes

La réglementation joue un rôle important dans le succès de l'industrie de l'aérospatiale. D'abord et avant tout, la réglementation, assortie de normes rigoureuses d'inspection et d'application, constitue le fondement de la réputation enviable du Canada en matière de fiabilité et de sécurité en aérospatiale et

transport aérien. Dans l'industrie de l'aérospatiale, la réglementation encadre quantité de possibilités allant de l'homologation de nouveaux équipements et de nouvelles technologies à des fins d'utilisation à l'inspection des travaux de maintenance et de révision. Or, l'érosion de nos normes d'inspection et d'application affaiblit notre réputation.

En mai 2011, l'Association du transport aérien du Canada a rassemblé un vaste groupe d'intervenants de l'aviation et de l'aérospatiale à l'occasion d'un symposium pour discuter de questions liées aux niveaux de service et aux compétences de Transports Canada. Le groupe a notamment discuté des ressources d'inspection limitées, des longs délais ainsi que de l'expérience et des compétences insuffisantes des ressources humaines chargées d'effectuer le travail crucial de Transports Canada. Sur bien des fronts, on craignait de plus en plus que les compressions budgétaires chez Transports Canada aboutissent à une crise dans le domaine des inspections et, finalement, à une crise de sécurité généralisée.

Cinq ans plus tard, le budget de Transports Canada est encore plus serré. Les fonds affectés à la sécurité aérienne ont diminué de plus de 20 % depuis 2010, même si l'industrie est en plein essor. La dépendance excessive aux systèmes de gestion de la sécurité de l'industrie fait passer les profits à court terme avant les normes de sécurité uniformes et confie plus de responsabilités aux propriétaires exploitants qu'à l'industrie dans son ensemble en ce qui a trait aux inspections de sécurité. En 2017, les pilotes inspecteurs et les inspecteurs du contrôle du trafic aérien de Transports Canada ont exprimé leurs préoccupations à l'égard de la sécurité dans l'industrie de l'aérospatiale en indiquant que le sous-investissement et l'inexpérience du personnel risquaient de provoquer des accidents graves.

Le sous-investissement touche l'industrie de l'aérospatiale de trois façons au moins. Tout d'abord, à cause des faibles niveaux de dotation, le délai d'homologation d'un produit pour le vol ou l'utilisation en vol est inutilement long et retarde la mise en marché de celui-ci. Ensuite, dans la sous-industrie de la maintenance et de la révision, la responsabilité des homologations de sécurité est reléguée aux propriétaires exploitants, qui ont d'autres priorités. Enfin, les compressions budgétaires compromettent l'excellente réputation du Canada en matière de sécurité, sur laquelle l'industrie de l'aérospatiale mise comme argument de vente. L'industrie lance un signal d'alarme : le gouvernement doit s'acquitter de sa responsabilité à l'égard de la sécurité et de la sûreté aériennes en revenant sur ses compressions budgétaires et en mettant en place des normes de sécurité rigoureuses basées sur des mécanismes efficaces d'application et d'inspection.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Investir dans les inspecteurs et les inspections :** Investir massivement dans les ressources humaines, plus particulièrement les inspecteurs, chez Transports Canada. Les investissements doivent permettre d'affecter des ressources supplémentaires à la formation et au perfectionnement professionnel des inspecteurs; d'embaucher des inspecteurs supplémentaires pour que le Ministère dispose des ressources dont il a besoin pour couvrir tout le territoire; et de porter une attention particulière au recrutement de candidats hautement qualifiés et à leur maintien en poste grâce à des salaires et à des avantages sociaux adéquats.

5.7 Utiliser les ressources naturelles

Le Canada a la chance d'être riche en ressources naturelles, mais il ne maximise pas l'éventail d'avantages, d'occasions d'emploi et de possibilités de diversification qu'offre le développement durable de celles-ci. L'aluminium léger, le bois et les matériaux composites sont des intrants fondamentaux pour la conception et la fabrication des technologies aérospatiales. D'autres innovations, dont l'utilisation de la nanotechnologie dans l'aluminium et les matériaux composites, poussent l'industrie à renforcer ses matériaux, tout en produisant des composants toujours plus légers et économiques en carburant.

Depuis longtemps, Unifor croit que le gouvernement fédéral et l'industrie devraient travailler en partenariat pour renforcer notre capacité de mettre en valeur nos ressources à l'échelle nationale. Investir dans les technologies légères utilisées dans l'industrie de l'aérospatiale contribuerait au double objectif de l'action stratégique et de l'innovation dans deux industries cruciales au Canada : l'aérospatiale et les ressources naturelles.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Tirer parti des matériaux légers :** Que l'industrie et le gouvernement exploitent ensemble la force du Canada dans le domaine de la production stratégique de métaux et de matériaux composites (dont l'aluminium léger et le bois) pour des applications aérospatiales à valeur ajoutée, dont l'intégration des nanotechnologies. Les investissements et l'aide à la R et D devraient cibler la conception de composants légers et leur utilisation dans l'industrie de l'aérospatiale.
- **Mettre en place des normes de sécurité strictes :** Envisager de mettre en œuvre des normes de santé et de sécurité strictes alors que l'utilisation des nanotechnologies continue de se répandre dans l'industrie de l'aérospatiale. Les normes devraient soutenir les recherches scientifiques sur les risques de l'exposition aux nanotechnologies pour la santé humaine, créer un registre d'exposition et un outil de cartographie avec les parties concernées en milieu de travail, concevoir un système ouvert de données pour transmettre de l'information transparente sur les effets des nanotechnologies sur la santé et prescrire des mesures de prévention et de gestion des risques correspondant au niveau de risque.

5.8 Créer un Conseil du développement de l'aérospatiale

Unifor recommande depuis longtemps que le gouvernement fédéral forme et dirige un conseil du développement de l'aérospatiale. Une politique de développement a pour objectif d'encourager la création d'emploi et l'investissement et d'accroître la production et les exportations dans les secteurs stratégiques de l'économie . Pour atteindre cet objectif, le gouvernement devra travailler de manière stratégique et en partenariat avec les producteurs canadiens du secteur de l'aérospatiale pour déterminer et concevoir les produits et les innovations nécessaires à la main-d'œuvre hautement qualifiée, aux emplois de grande valeur et aux avancées technologiques importantes pour le présent et l'avenir.

Le succès actuel de l'industrie de l'aérospatiale n'est pas accidentel, mais son succès futur nécessite que les différents acteurs, dont tous les ordres de gouvernement, le secteur privé, les travailleurs et même le milieu universitaire, planifient et agissent de manière proactive. Unifor et ses syndicats prédécesseurs

militent pour la création d'un Conseil canadien du développement de l'aérospatiale depuis des années. Ce conseil donnerait aux acteurs de l'industrie une occasion exceptionnelle de se rencontrer et de discuter des problèmes courants auxquels ils font face et des solutions possibles à ceux-ci, qu'elles soient d'initiative gouvernementale ou privée.

Dans la série de rapports qu'il a présentés au ministère des Finances en février 2017, le Conseil consultatif en matière de croissance économique, nommé par le ministre fédéral des Finances, recommandait une approche similaire dans quelques industries majeures, notamment l'agriculture et l'agroalimentaire, les sciences de la vie et de la santé et la fabrication de pointe. Unifor propose que l'aérospatiale figure dans la liste et estime qu'elle occupe une position stratégique pour tester cette approche.

En sus des recommandations du Conseil consultatif en matière de croissance économique, Unifor suggère que l'approche repose sur les anciens conseils sectoriels, abolis par le gouvernement fédéral précédent, et se concentre sur les initiatives de perfectionnement de la main-d'œuvre, les problèmes structurels inhérents et les possibilités de partenariat en matière de développement et de commercialisation des technologies, au lieu de se limiter à l'élimination des obstacles.

Unifor recommande ce qui suit :

- **Créer un Conseil canadien du développement de l'aérospatiale :** Que le gouvernement fédéral forme un Conseil canadien du développement de l'aérospatiale pour concrétiser les actions proposées dans ce document. Le conseil rassemblera les acteurs de l'industrie pour cerner les problèmes prioritaires et formuler des recommandations pratiques qui seront mises en œuvre par le gouvernement et le secteur privé. Comme on l'a déjà recommandé, l'efficacité et l'efficacités doivent être prises en considération dans l'établissement du conseil. Par conséquent, le conseil doit intégrer les aspects suivants :
 - ↳ **Participation intersectorielle :** Un large éventail d'intervenants, comme les fournisseurs et les associations de premier plan dans le secteur de l'aérospatiale; le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces où sont concentrées les activités aérospatiales; les représentants des travailleurs, dont Unifor; l'industrie de la révision et de la maintenance d'aéronefs; le milieu universitaire; et d'autres groupes d'intérêt concernés sont invités à participer à ses travaux.
 - ↳ **Décideurs :** Les intervenants doivent être représentés par des personnes détenant un pouvoir décisionnel, et les séances du conseil ne devraient pas être enregistrées. Ces mesures favoriseront des discussions franches et pragmatiques sur différents problèmes et débouchés.
 - ↳ **Vision intégrale :** Le conseil devrait tout examiner, des matériaux légers à la fabrication et à l'assemblage, en passant par la maintenance et la révision, selon une vision intégrale de l'industrie de l'aérospatiale.
 - ↳ **Mandat et échéancier :** Le conseil devrait avoir un mandat et un échéancier précis : proposer une stratégie industrielle globale, dont des mesures que le gouvernement, les entreprises et d'autres intervenants pourraient prendre, et surveiller efficacement la mise en œuvre de la stratégie pour accroître ses chances de réussite.

6. Conclusion

L'industrie de l'aérospatiale est hautement concurrentielle et lucrative. À l'échelle nationale, elle contribue grandement au PIB, crée et maintient des dizaines de milliers d'emplois de qualité et constitue un pilier du programme d'innovation et de R et D du gouvernement fédéral.

La présence positive et forte de l'industrie de l'aérospatiale au Canada ne s'est pas développée du jour au lendemain; elle est le fruit des politiques gouvernementales proactives et des partenariats industriels qui, ensemble, ont bâti l'industrie canadienne de l'aérospatiale.

De façon similaire, l'avenir de l'industrie de l'aérospatiale dépend de politiques gouvernementales judicieuses, indispensables à sa croissance et à son développement. Par le passé, les gouvernements fédéral et provinciaux utilisaient une approche à plusieurs volets pour développer l'industrie de l'aérospatiale. Une approche de ce type est encore nécessaire aujourd'hui. Elle doit comprendre des investissements et des marchés publics stratégiques, des initiatives de perfectionnement de la main-d'œuvre, des objectifs de maintien de la qualité des emplois dans l'industrie et une volonté particulière de rendre le commerce équitable entre industries et pays pour améliorer la qualité de vie de la population dans le monde entier.



7. Recommandations

7.1 Accroître les investissements gouvernementaux stratégiques

- **Renforcer le Fonds stratégique pour l'innovation** : Que les gouvernements fédéral et provinciaux renforcent leur programme d'innovation en continuant d'utiliser le Fonds stratégique pour l'innovation pour financer, à un stade précoce, les innovations canadiennes prometteuses dans l'industrie de l'aérospatiale et des technologies spatiales. Ces investissements doivent comprendre des partenariats proactifs entre les ordres de gouvernement, le secteur privé et les instituts de recherche. De plus, il faut s'assurer que le gouvernement reçoit sa part du gâteau lorsqu'une technologie expérimentale franchit l'étape de la commercialisation. Le gouvernement devrait débloquer du financement supplémentaire par l'intermédiaire du nouveau Fonds stratégique pour l'innovation.
- **Réserver une partie des investissements aux petites et moyennes entreprises** : Qu'une partie des investissements du Fonds stratégique pour l'innovation soit réservée aux petites et moyennes entreprises présentant un potentiel élevé d'innovation et de commercialisation pour que les entreprises de haute technologie à fort potentiel aient accès au financement en partenariat dont elles ont besoin, à tous les niveaux, pour être concurrentielles dans l'industrie.
- **Imposer des conditions strictes et exécutoires sur les investissements** : Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent resserrer les conditions régissant les actions des entreprises dans lesquelles ils investissent. Les conditions doivent s'harmoniser avec leurs objectifs stratégiques, notamment s'assurer que les investissements sont liés à la création d'emplois et permettent de maintenir les activités de conception et de production dans les usines canadiennes, au lieu d'exporter l'expertise et les avancées technologiques. D'une part, les capitaux investis doivent servir à l'équipement de fabrication; de l'autre, les entreprises doivent conserver leurs activités de fabrication au Canada.
- **Financer des ventes** : Qu'un programme universel et uniforme de financement des contrats de vente soit mis en place pour faciliter l'achat d'aéronefs de passagers fabriqués au Canada, dans le marché intérieur comme dans le marché d'exportation.
- **Développer les super grappes** : Que les gouvernements fédéral et provinciaux abordent de manière proactive l'industrie de l'aérospatiale en accordant une plus grande part de leur budget 2017 au développement des super grappes et en incluant des investissements supplémentaires et le renforcement des grappes existantes. Cette stratégie de développement des grappes aérospatiales devrait se déployer parallèlement aux nouvelles grappes du programme Innovation pour l'excellence, la défense et la sécurité, annoncé dans la politique de défense du Canada.

7.2 Tirer parti des marchés publics

- **Resserrer les exigences relatives aux RIR** : Renouveler notre engagement à l'égard du programme des RIR et le renforcer afin d'utiliser les marchés publics pour générer des investissements dans les technologies clés et les activités de production des entreprises canadiennes fournissant des composants et mettant au point de nouvelles technologies pour l'industrie mondiale de l'aérospatiale. Il faut définir les engagements au début du processus d'approvisionnement pour comprendre le plus tôt possible les investissements prévus au Canada et assurer un niveau d'investissement suffisant dans les systèmes et les services de haute technologie que les firmes aérospatiales canadiennes doivent continuer de développer pour être concurrentielles sur le marché mondial.
- **Adopter une politique de maintenance, de réparation et de révision au Canada** : Instaurer une « politique d'entretien au Canada » pour accroître la probabilité que les entreprises canadiennes décrochent des contrats de révision, de maintenance et de soutien en service pour l'équipement aérospatial détenu et utilisé par les administrations fédérale, provinciales et municipales. Cet équipement remplit des objectifs publics généraux, comme la défense, la lutte contre les incendies et la garde côtière, et peut aussi venir à l'appui de normes de sécurité strictes et d'emplois de qualité pour les travailleurs.
- **Promouvoir et protéger davantage les technologies spatiales canadiennes** : Reconnaître les technologies spatiales comme un élément vital de l'infrastructure du gouvernement fédéral et s'efforcer de placer la conception, l'ingénierie et le contenu canadiens au cœur de l'approvisionnement, tout en s'assurant que la propriété intellectuelle et les connaissances techniques demeurent au Canada, compte tenu des implications pour la sécurité nationale.
- **Utiliser les marchés pour promouvoir la R et D** : Utiliser les marchés pour promouvoir et encourager la R et D dans les technologies aérospatiales et spatiales.
- **Privilégier le contenu canadien** : Reconnaître la capacité des firmes aérospatiales canadiennes à remplir des commandes d'aéronefs de défense et de secours en accordant la préférence au contenu canadien et aux solutions fabriquées au Canada.

7.3 Améliorer le perfectionnement et la planification de la main-d'œuvre

- **Investir dans un système intégré d'information sur le marché du travail** : Que le gouvernement fédéral investisse dans un système intégré et uniforme d'information sur le marché du travail capable de répertorier et de diffuser des données sur les besoins en talents futurs et les postes vacants actuels. Ce système pourrait prendre appui sur les travaux antérieurs du Conseil canadien de l'aérospatiale et de l'aviation, mais il pourrait aussi s'intégrer dans un système d'information sur le marché du travail.
- **Améliorer l'enseignement et la formation** : Renforcer les programmes d'enseignement et de formation relatifs à l'aérospatiale à tous les ordres de gouvernement et dans l'ensemble des parties prenantes pour se préparer aux départs à la retraite imminents et s'adapter aux

technologies de la prochaine génération. Tous les ordres de gouvernement, l'industrie et les groupes d'intervenants doivent investir massivement dans la formation et le perfectionnement professionnel de la main-d'œuvre. Les investissements devraient comprendre de l'aide ciblée pour les programmes d'apprentissage, perfectionner les travailleurs actuels au fur et à mesure que de nouvelles technologies sont adoptées, reconnaître les compétences transférables et exiger que l'aide gouvernementale à la formation fasse l'objet d'une surveillance pour éviter que les fonds servent à développer de l'expertise à l'étranger.

- **Harmoniser les métiers spécialisés** : S'efforcer d'harmoniser parfaitement la formation et la reconnaissance des métiers spécialisés dans l'ensemble des provinces et des territoires pour continuer d'aplanir les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre. Veiller à ce que les initiatives d'harmonisation visent par défaut les normes de qualité les plus élevées pour éviter d'amoinrir le calibre du système des métiers spécialisés.
- **Former la prochaine génération de travailleurs de l'aérospatiale** : Mettre sur pied des programmes de préapprentissage, de stages payés et de mentorat, en partenariat avec des firmes aérospatiales et des établissements d'enseignement, pour permettre aux étudiants d'accumuler des capacités et de l'expérience dans l'industrie de l'aérospatiale tout au long de leur parcours d'études.

7.4 Maintenir la qualité des emplois

- **Renforcer les normes d'emplois à l'échelle fédérale et provinciale** :
 - ↳ **Garantir un salaire et des avantages sociaux égaux aux travailleurs temporaires** : Que les gouvernements fédéral et provinciaux mettent en œuvre et appliquent vigoureusement des normes d'emploi exigeant l'équité en matière de salaire et d'avantages sociaux pour tous les travailleurs, qu'ils soient permanents ou temporaires. Cette politique pourrait atténuer l'avantage financier perçu d'embaucher des travailleurs temporaires ou de sous-traiter des activités qui étaient réalisées à l'interne par le passé.
 - ↳ **Imputer la responsabilité des violations** : Tenir les employeurs, conjointement et solidairement, et les agences de placement temporaire responsables pour toute violation des normes d'emploi dans leurs lieux de travail (pas seulement les salaires perdus), sans plafonner les demandes d'indemnisation potentielles, mais en imposant un délai de cinq ans pour déposer une plainte. Exiger que les travailleurs des agences de placement temporaire reçoivent les mêmes salaires et avantages sociaux que les employés permanents de l'entreprise pour laquelle ils effectuent un travail comparable.
 - ↳ **Décourager les entreprises de sous-traiter leurs activités** : Renforcer les lois du travail et les normes d'emploi fédérales et provinciales pour décourager les entreprises de sous-traiter leurs activités.
 - ↳ **Accorder des droits de successeur** : Renforcer la législation du travail aux niveaux fédéral et provincial de manière à accorder des droits de successeur dans le cas d'un transfert de tâches ou d'emplois d'un employeur à un autre.

- **Attribuer des marchés publics à caractère social** : Que les gouvernements améliorent les processus d'approvisionnement afin de tenir compte des conséquences sociales des marchés, pas seulement des coûts. À cette fin, ils doivent réfléchir aux effets de leurs mesures drastiques de maîtrise des coûts et de leurs contraintes déraisonnables et s'efforcer de promouvoir la qualité des emplois et le bien-être des travailleurs.
- **Protéger les travailleurs étrangers temporaires** : Étendre les droits des travailleurs, les droits à la mobilité et les protections sociales à tous les travailleurs étrangers temporaires au pays. Établir un cheminement vers l'obtention de la résidence permanente en vue de remplacer le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

7.5 Rendre le commerce équitable

- **Profiter des retombées des dépenses publiques** : S'assurer que les accords commerciaux ne restreignent pas injustement la capacité du gouvernement à exiger que les investissements publics procurent des avantages directs aux travailleurs de notre pays et soutiennent l'innovation technologique et la R et D.
- **Établir des normes de travail applicables** : Veiller à ce que tous les accords commerciaux comprennent des normes de travail strictes et pleinement applicables, dont le droit de se syndiquer et d'adhérer à un syndicat et des normes minimales d'emploi qui permettent d'accroître la qualité des emplois et les salaires dans le pays participant. La promotion de normes plus strictes dans tous les pays permettrait de relâcher la pression à la baisse sur les conditions de travail et même de les améliorer.
- **Maintenir les règles sur la maintenance, la réparation et la révision** : Maintenir et protéger les règles sur les travaux de révision et de maintenance pour prévenir la délocalisation d'autres emplois et entreprises de maintenance d'aéronef vers l'étranger.
- **Élaborer un plan d'urgence** : Élaborer un plan d'urgence dans l'éventualité où les États-Unis imposeraient des droits supplémentaires sur les produits aérospatiaux canadiens pour que nous puissions demeurer compétitifs dans le marché de l'aérospatiale.

7.6 Réglementation, inspection et application des normes

- **Investir dans les inspecteurs et les inspections** : Investir massivement dans les ressources humaines, plus particulièrement les inspecteurs, chez Transports Canada. Les investissements doivent permettre d'affecter des ressources supplémentaires à la formation et au perfectionnement professionnel des inspecteurs; d'embaucher des inspecteurs supplémentaires pour que le Ministère dispose des ressources dont il a besoin pour couvrir tout le territoire; et de porter une attention particulière au recrutement de candidats hautement qualifiés et à leur maintien en poste grâce à des salaires et à des avantages sociaux adéquats.

7.7 Utiliser les ressources naturelles

- **Tirer parti des matériaux légers** : Que l'industrie et le gouvernement exploitent ensemble la force du Canada dans le domaine de la production stratégique de métaux et de matériaux composites (dont l'aluminium léger et le bois) pour des applications aérospatiales à valeur ajoutée, dont l'intégration des nanotechnologies. Les investissements et l'aide à la R et D devraient cibler la conception de composants légers et leur utilisation dans l'industrie de l'aérospatiale.
- **Mettre en place des normes de sécurité strictes** : Envisager de mettre en œuvre des normes de santé et de sécurité strictes alors que l'utilisation des nanotechnologies continue de se répandre dans l'industrie de l'aérospatiale. Les normes devraient soutenir les recherches scientifiques sur les risques de l'exposition aux nanotechnologies pour la santé humaine, créer un registre d'exposition et un outil de cartographie avec les parties concernées en milieu de travail, concevoir un système ouvert de données pour transmettre de l'information transparente sur les effets des nanotechnologies sur la santé et prescrire des mesures de prévention et de gestion des risques correspondant au niveau de risque.

7.8 Créer un Conseil du développement de l'aérospatiale

- **Créer un Conseil canadien du développement de l'aérospatiale** : Que le gouvernement fédéral forme un Conseil canadien du développement de l'aérospatiale pour concrétiser les actions proposées dans ce document. Le conseil rassemblera les acteurs de l'industrie pour cerner les problèmes prioritaires et formuler des recommandations pratiques qui seront mises en œuvre par le gouvernement et le secteur privé. Comme on l'a déjà recommandé, l'efficacité et l'efficacité doivent être prises en considération dans l'établissement du conseil. Par conséquent, le conseil doit intégrer les aspects suivants :
 - ◇ **Participation intersectorielle** : Un large éventail d'intervenants, comme les fournisseurs et les associations de premier plan dans le secteur de l'aérospatiale; le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces où sont concentrées les activités aérospatiales; les représentants des travailleurs, dont Unifor; l'industrie de la révision et de la maintenance d'aéronefs; le milieu universitaire; et d'autres groupes d'intérêt concernés sont invités à participer à ses travaux.
 - ◇ **Décideurs** : Les intervenants doivent être représentés par des personnes détenant un pouvoir décisionnel, et les séances du conseil ne devraient pas être enregistrées. Ces mesures favoriseront des discussions franches et pragmatiques sur différents problèmes et débouchés.
 - ◇ **Vision intégrale** : Le conseil devrait tout examiner, des matériaux légers à la fabrication et à l'assemblage, en passant par la maintenance et la révision, selon une vision intégrale de l'industrie de l'aérospatiale.
 - ◇ **Mandat et échéancier** : Le conseil devrait avoir un mandat et un échéancier précis : proposer une stratégie industrielle globale, dont des mesures que le gouvernement, les entreprises et d'autres intervenants pourraient prendre, et surveiller efficacement la mise en œuvre de la stratégie pour accroître ses chances de réussite.

- ¹ Innovation, Sciences et Développement économique Canada. *L'état de l'industrie aérospatiale canadienne*, 2017.
- ² Innovation, Sciences et Développement économique Canada. *L'état de l'industrie aérospatiale canadienne*, 2017.
- ³ Ibid
- ⁴ PricewaterhouseCoopers. *2016 Aerospace and Defense Industry Trends*, 2016.
- ⁵ Innovation, Sciences et Développement économique Canada. *L'état de l'industrie aérospatiale canadienne*, 2017.
- ⁶ Niosi, J. *R&D Support for the Aerospace Industry: A study of eight countries and one region*, 2012.
- ⁷ Ibid.
- ⁸ Ibid.
- ⁹ Mazucatto, M. *The Entrepreneurial State: Debunking Public vs. Private Sector Myths*, 2015.
- ¹⁰ *Examen de l'aérospatiale 2012 du gouvernement du Canada : Au-delà de l'horizon : les intérêts et l'avenir du Canada dans l'aérospatiale*. [www.examenaerospatiale.ca].
- ¹¹ Centre canadien de politiques alternatives. *Le Budget fédéral alternatif 2017 : Les enjeux sont élevés, les choix sont clairs*, 2017.



unifor

theUnion | lesyndicat

unifor.org