

**Document de réflexion et pistes d'action dans le secteur
aérospatial soumis au ministère de l'Économie et de
l'Innovation**



Octobre 2020

Qui sommes-nous ?

Unifor est un syndicat pancanadien qui regroupe plus de 315 000 membres dans plus d'une vingtaine d'industries principalement dans le secteur privé. Dans l'aérospatiale, Unifor représente 11 200 membres à travers le pays, dont plus de 5 000, au Québec uniquement. Ceux-ci travaillent pour Pratt & Whitney, Bombardier – avions d'affaires, Héroux-Devtek, CAE, CMC Électronique, MDA, Avior, etc.

Mentionnons aussi qu'Unifor représente près de 14 500 membres au pays dans le transport aérien, dont un peu plus de 2 000, au Québec.

Mise en contexte

Depuis toujours, notre organisation se soucie de la situation générale des industries dans lesquelles ses membres oeuvrent et l'aérospatiale ne fait pas exception à cette règle. À cet effet, vous trouverez en annexe deux documents de politique développée par notre syndicat sur les mesures qui devraient être mises de l'avant par nos gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie afin d'en assurer la vitalité et le développement.

Ces documents présentent des plans d'action qui sont plutôt à moyen et long terme. D'ailleurs, nous insistons sur la nécessité de renforcer la Stratégie québécoise de l'aérospatiale et de faire en sorte que le Canada se dote lui aussi d'une politique pancanadienne similaire. Dans le même esprit, nous croyons qu'il est plus que temps que les divers paliers de gouvernements adoptent des politiques d'achat local en privilégiant les entreprises québécoises et canadiennes dans l'octroi de contrats publics. À titre d'exemple, le gouvernement québécois doit se positionner en chien de garde afin d'assurer un contenu québécois dans le futur contrat de 19 milliards de dollars pour remplacer la flotte vieillissante des CF-18 canadiens. Un autre cas est à souligner à cet égard et il s'agit de l'octroi d'un contrat de mise à niveau des cockpits des CL-415, par le gouvernement québécois, sans appel d'offres au profit de l'entreprise Vikings. En procédant de la sorte, le gouvernement québécois a privé l'usine de CMC Électronique de Montréal de pouvoir effectuer le travail pour lequel elle a l'expertise et qui au surplus, lui aurait permis d'ouvrir ses portes à d'autres contrats similaires. Il s'agit d'un contrat de 56 millions de dollars qui devrait revenir au tout premier plan à une entreprise québécoise.

Cependant, le contexte spécifique et les conséquences dommageables que la crise de la COVID-19 a entraînés et continu d'avoir sur l'économie, le transport aérien et l'industrie aérospatiale appellent, à notre avis, une action urgente. C'est pour cette raison que les sections locales de notre syndicat qui représentent des travailleuses et travailleurs du secteur de l'aérospatiale se

sont réunies pour faire un état de la situation dans leur entreprise respective, mais aussi, pour mettre de l'avant des pistes de solution concrète et rapide pour soutenir l'industrie.

Le présent document est le fruit de ces réflexions et présente les propositions que nos sections locales ont élaborées avec la participation de la direction du syndicat alors que la pandémie frappe toujours et que l'avenir demeure incertain.

État des lieux

Les impacts de la COVID 19 sur nos milieux de travail sont variables. Si certains ont connu une diminution de volume de travail, d'autres ont réussi à se maintenir principalement grâce aux contrats provenant du secteur militaire, de l'entretien et de la mise à niveau des équipements.

Il est aisé de comprendre qu'en raison du quasi-arrêt des opérations des transporteurs aériens, les carnets de commandes de leurs fournisseurs de produits et services ont drastiquement chuté. Aussi, les possibilités de reprises ne sont pas pour demain. On parle plutôt d'un horizon de 2 à 4 ans. D'ailleurs, notre syndicat qui représente des milliers de membres dans le secteur du transport aérien a présenté des demandes aux gouvernements canadiens et provinciaux afin de soutenir les compagnies aériennes. Nous avons joint un document explicatif à cet égard en annexe.

Exemples de situation chez quelques employeurs

Chez Pratt & Whitney, Héroux-Devtek et CMC, bien que le niveau des mises à pied ait différé d'un cas à l'autre, les contrats militaires et l'entretien (moteurs, trains d'atterrissage, cockpit, etc.) ont permis aux entreprises de se maintenir à flot. Évidemment, les programmes sociaux mis en place comme la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) ont aussi été largement utilisés.

Le cas de Bombardier diffère alors que sa clientèle est composée de personnes fortement fortunées et d'entreprises aux besoins de déplacements spécifiques. En effet, puisque les transporteurs aériens ne fonctionnent qu'au ralenti, ce type de clientèle tient à assurer son indépendance en ayant son propre appareil. Ainsi, contrairement à ce que l'on a constaté dans les autres entreprises, les commandes n'ont pas été reportées ou annulées.

Pour l'heure, nous nous sommes consacrés à identifier ce qui semble fonctionner dans nos milieux de travail et permet le maintien de la main-d'oeuvre, et ce, malgré la pandémie. Nous nous sommes aussi questionnés sur les enjeux auxquels nous sommes présentement confrontés tout autant que de ceux à venir lorsque la reprise se fera. De cette réflexion et ces échanges, nous avons répertorié les axes d'intervention suivants.

Axes d'intervention préconisés

1. Soutien financier

Que ce soit sous forme de garantie de prêt, d'incitation fiscale ou de subvention directe, l'industrie a besoin d'aide ! Les critiques envers le soutien dont certaines entreprises ont pu bénéficier dans le passé ne doivent pas freiner l'ardeur des gouvernements. Rappelons que les autres grandes puissances mondiales dans le secteur de l'aérospatiale subventionnent largement leur industrie via les budgets militaires, ce qui ne se fait pas au Canada comme chacun le sait. Qu'on pense aux États-Unis, à la Chine, au Brésil, etc., ces états contribuent largement à la recherche et développement à coups de milliards de dollars. Si nous voulons maintenir l'avantage québécois et canadien, il faut que les gouvernements investissent eux aussi, c'est fondamental.

Dans le même esprit et tel que de nombreux commentateurs l'ont exprimé au cours des dernières semaines, le Canada et le Québec sont toujours à la traîne envers leur industrie du transport aérien alors qu'aucun programme de soutien spécifique n'a été mis en place. Ces investissements pourraient avoir des répercussions bénéfiques dans l'industrie aérospatiale, avons-nous besoin de le spécifier ? Alors que de nombreux autres ont agi depuis longtemps, nous attendons toujours. À cet effet, nous nous permettons de reproduire un tableau fort pertinent présenté dans le cadre de l'émission Zone économie sur RDI le 14 octobre dernier.

Soutien gouvernemental en % des revenus de billets en 2019	
FRANCE	36,1 %
ÉTATS-UNIS	32,7 %
JAPON	22,1 %
ALLEMAGNE	19,5 %
ROYAUME-UNI	7,1 %
ITALIE	4,8 %
CANADA	1,3 %

2. Se maintenir en tête de peloton en assurant la recherche et le développement

La recherche et le développement (R et D) dans cette industrie comme ailleurs sont le nerf de la guerre. Ceux qui investissent dès maintenant sont ceux qui vont le mieux s'en sortir demain. Il faut développer de nouveaux produits, se diversifier et se démarquer si l'on veut durer. Au moment où l'on parle de virage vert, il nous faut aussi innover à cet égard en réduisant par exemple l'empreinte écologique de nos industries.

Dans le passé, certains programmes provenant notamment du gouvernement fédéral consacrés à la R et D ont été largement amputés. Cette situation doit absolument être corrigée.

C'est pourquoi le syndicat Unifor interpelle les gouvernements québécois et fédéral afin que des sommes conséquentes soient consacrées à la R et D en aérospatiale.

Unifor appelle aussi le gouvernement québécois à utiliser son poids politique pour influencer le gouvernement fédéral en ce sens. Il doit tout mettre en œuvre pour amener le fédéral à s'impliquer davantage.

Plusieurs installations pourraient profiter de l'implantation de nouvelles technologies qui les rendraient plus performantes et à la fine pointe des avancées technologies.

De simulateur de vol à respirateur !

En matière de diversification, un cas mérite d'être signalé et il s'agit des respirateurs fabriqués par CAE. Même si l'on sort du secteur aéronautique, c'est tout de même un tour de force que cette entreprise a réussi en développant et réussissant à obtenir les certifications nécessaires à la production de respirateurs destinés au régime de santé, et ce, en à peine quelques semaines et mois. Ce genre de synergie où l'on pousse au maximum notre capacité d'innovation et de dépassement doit servir d'exemple à et d'inspiration.

Unifor estime aussi que les gouvernements ont un rôle à jouer afin de promouvoir les industries qui sont basées sur son territoire. À cet effet, des incitatifs devraient être mis en place pour favoriser l'octroi de contrats (de construction d'entretien et de mise à niveau) au bénéfice de l'industrie, et ce, tant les domaines militaires que civils.

3. Attirer et retenir la main-d'œuvre

L'enjeu de la main-d'œuvre est central pour l'avenir de l'aérospatiale. Comme dans d'autres secteurs, la pénurie de main-d'œuvre menace la stabilité des entreprises. Avec des centaines de départs à la retraite planifiés au cours des prochaines années et une faible affluence dans les écoles spécialisées en aérospatiale, nous craignons - tout comme plusieurs acteurs de cette industrie - que cet enjeu ne devienne un frein au maintien et au développement des activités des entreprises.

À cet égard, la volonté exprimée par le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, Jean Boulet d'octroyer la reconnaissance de certaines qualifications à la main d'œuvre de l'aérospatiale afin qu'elle puisse travailler dans le secteur de la construction nous laisse perplexes. Évidemment, on ne peut que se réjouir de permettre à nos membres d'ouvrir leurs horizons à d'autres secteurs. Nous pensons aussi que cette double reconnaissance de qualification pourrait être un élément attractif pour nos écoles de formation. Cependant nous ne croyons pas que de « déshabiller Jacques pour habiller Paul » comme le dit l'expression soit une très bonne idée. Si nous vidons notre bassin de main-d'œuvre qualifiée avec cette ouverture, personne dans l'industrie aérospatiale ne sera gagnant. C'est pourquoi nous appelons le gouvernement à mettre en place des balises claires qui permettront d'éviter cet écueil.

Quoi qu'il en soit, nous devons nous préparer pour être prêts pour la reprise en s'assurant que la main-d'œuvre soit aussi au rendez-vous.

À cet égard, la promotion des écoles de formations spécialisées est toujours de rigueur.

4. Assurer la viabilité de la chaîne d'approvisionnement

Tous nos groupes de membres ont identifié cet élément comme un rouage fondamental au bien-être de l'industrie. Il faut comprendre que les grands joueurs dépendent en partie de plusieurs sous-traitants et fournisseurs de pièces et services. Pendant la pandémie, ceux qui étaient basés à l'extérieur du Québec et du Canada, ont parfois cessé leurs activités, ce qui a engendré des ruptures dans la chaîne d'approvisionnement. Même si ceux situés au Québec étaient reconnus comme secteur prioritaire et ont pu demeurer en activités, nous avons connu des situations problématiques où certaines composantes étaient indisponibles.

De plus, nous nous inquiétons de l'avenir pour ces fournisseurs et sous-traitants dont la plupart sont des petites et moyennes entreprises (PME) qui n'ont peut-être pas la capacité de passer au travers d'une deuxième vague.

Conséquemment, nous croyons que de l'aide et du soutien devraient leur être offerts afin de maintenir leur capacité de production à la fine pointe des besoins de l'industrie.

Conclusion

À notre avis, nul doute que si une stratégie de l'aérospatiale plus robuste avait été en place, nous aurions été davantage en mesure de faire face à la tempête de la COVID-19. Malgré tout, nous ne croyons pas qu'il soit trop tard pour stopper l'hémorragie. Nous estimons au contraire que la crise nous offre une opportunité de capitaliser sur nos actifs et de rebâtir en mieux. Mais pour ce faire, cela demande des actions concrètes, énergiques et rapides. À l'instar de plusieurs autres acteurs dans le secteur, nous appelons une stratégie spécifique à l'industrie de l'aéronautique, un secteur clé de notre économie. Nous rappelons l'urgence d'agir alors que déjà, de nombreux autres pays ont mis en place des programmes de soutien particulier suite à la COVID-19. Dans l'espoir que nos propositions trouveront écho auprès des gouvernements.

Caucus de l'aérospatiale d'Unifor-Québec

Section locale 510 (Pratt & Whitney)

Section locale 62 (Bombardier – avions d'affaires)

Section locale 522 (CAE)

Section locale 2889 (CMC Électronique)

Section locale 1956 (Héroux-Devtek)

Section locale 698 (Avior, FACC, Macaer Aviation Group, PCC Aerostructures, Vac Aero, Praxair)

Section locale 728 (Avior)

Section locale 1209 (Delastek)

Section locale 508 (MDA)

Section locale 700 (Tecnickrome aéronautique inc.)