

**Présentation de la Fédération des travailleurs et  
travailleuses du Québec (FTQ) devant le Comité  
permanent du Parlement sur les Transports,  
l'Infrastructure et les Collectivités**



Sur le projet de loi C-10 modifiant la *Loi sur la participation publique au capital  
d'Air Canada* (LPPCAC)

Le 4 mai 2016

La FTQ remercie le Comité permanent des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour cette invitation à discuter du projet de loi C-10 modifiant la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (LPPCAC).

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

L'aérospatiale n'est pas une industrie ordinaire. Elle est stratégique. C'est pourquoi cette industrie s'est développée avec la supervision et le soutien des États dans tous les pays où elle s'est implantée et a prospéré.

Suivant cette logique, la FTQ a dénoncé « la vente à rabais de la société d'État » en 1988 et a reçu avec colère ce projet de loi C-10 car il représente un nouveau recul de la nécessaire intervention publique dans ce secteur stratégique. Un recul qui se fera, tragiquement, sur le dos de milliers de travailleurs et de travailleuses dont les emplois seront exportés ou rendus précaires. En effet, ce dont il est réellement question ici, c'est de lever les obstacles à l'exportation d'emplois de qualité. Puis, indirectement, il est question également de l'avenir de la grappe industrielle de l'aérospatiale au Québec.

Ainsi, avant d'adopter ce projet de loi, les membres du Parlement devraient se poser deux questions. Premièrement, où sont passés les 2600 emplois d'entretien lourd de la compagnie Aveos dont Air Canada a absolument besoin pour la maintenance de sa flotte ? Deuxièmement, le Canada veut-il une industrie aérospatiale sur son territoire ou pas ?

### **Le projet de loi C-10 ouvre la porte à l'exportation des emplois**

En proposant de modifier l'article 1 et l'article 6 de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* afin de lever l'obligation qui est faite à la compagnie Air Canada d'effectuer l'entretien et la révision de sa flotte d'avions sur les territoires de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal, Winnipeg et Mississauga, le gouvernement donne raison à la compagnie Air Canada qui a déjà délocalisé les 2600 emplois d'entretien lourd de la compagnie Aveos. Mais plus encore, ce faisant, il met en péril 2500 emplois restant au pays dans le domaine de l'entretien d'aéronefs.

Pour bien faire leur travail, les membres de ce Parlement devraient demander à Air Canada où sont passés les 2600 emplois d'Aveos, pour quelles raisons ces

emplois ont-ils été exportés et si l'expertise nécessaire à l'entretien de sa flotte est présente sur notre territoire. Sans doute les réponses à ces questions permettraient au grand public d'apprendre, d'une part, que ces emplois ne sont pas partis en Chine ou au Honduras mais plutôt aux États-Unis et en Israël, d'autre part, qu'ils ont été exportés pour générer de la plus-value pour les actionnaires d'Air Canada et, enfin, que toute l'expertise nécessaire existe ici même au Canada.

Ce Parlement, qui est investi de la mission de défendre l'intérêt du public et l'intérêt national du Canada peut choisir de favoriser l'emploi pour des milliers de travailleurs, de travailleuses, leurs familles et leurs communautés ou bien, au contraire, choisir d'entériner les plans des actionnaires d'Air Canada et leurs intérêts.

En effet, non seulement l'adoption du projet de loi C-10 reviendrait à entériner les pertes d'emplois précédentes (dont celles d'Aveos), mais elle ouvrirait la porte à d'autres pertes d'emplois dans les trois provinces concernées.

### **Le projet de loi C-10 compromet l'intégrité de la grappe aérospatiale au Canada**

En plus de la menace qu'il fait peser sur les employés en maintenance d'aéronefs, leurs familles et leurs communautés, le projet de loi C-10 représente un risque pour l'écosystème de l'industrie aérospatiale.

L'entretien et la révision des avions contribuent à maintenir un bassin d'expertise important pour le développement de cette industrie. Le développement des avions et leur entretien sont des compétences qui sont liées. Par exemple, personne n'imagine qu'on construise des automobiles sans avoir les garages pour les réparer. Or, l'aérospatiale est un secteur aussi important pour le Québec que l'est l'automobile pour l'Ontario. Montréal est la troisième capitale mondiale de l'aérospatiale après Toulouse et Seattle. C'est plus de 41 000 emplois répartis dans 235 entreprises qui brassent 2% du PIB du Québec.

La concentration de l'expertise, la disponibilité de capitaux et d'entreprises complémentaires permettent l'existence d'une grappe industrielle exceptionnelle qui doit être protégée par les pouvoirs publics. Le projet de loi C-10, en permettant l'exportation des emplois en maintenance, vient affaiblir l'un des maillons de ce joyau industriel. C'est une négligence gouvernementale que nous avons du mal à nous expliquer. Au lieu de C-10, il faudrait, au contraire, se pencher d'urgence sur une politique pancanadienne pour assurer la cohésion et le développement futur de cette importante grappe industrielle en tenant compte de tous les acteurs du milieu incluant les travailleurs et leurs associations.

Le secteur de l'aérospatiale est une source majeure d'innovation qui irrigue toute l'économie. Ses innovations trouvent plusieurs applications dans nos sociétés et confèrent une plus-value à l'économie canadienne. Une industrie de l'aérospatiale

en santé favorise les exportations et contribue à réduire le déficit commercial. Cette industrie permet le maintien et la mise en place d'une industrie de pointe ouverte sur les nouvelles technologies vertes.

### **Il faut faire respecter le cadre légal actuel pour le bien de notre économie**

La FTQ est récemment intervenue dans ce dossier en déposant un recours en injonction permanente auprès de la Cour supérieure du Québec contre Air Canada au sujet de l'entretien et de la révision de ses avions. Le recours demande à la Cour supérieure d'émettre une ordonnance afin d'obliger Air Canada à respecter ses obligations prévues dans la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*.

Notre demande en injonction était le seul recours possible pour forcer Air Canada à se conformer à ses obligations légales et voilà que de façon très imprévue, le gouvernement fédéral dépose le projet de loi C-10. Cette démarche du ministre Garneau est déplorable. Elle a été entamée sans consultation publique, sans considération pour les décisions que les tribunaux ont rendues à ce sujet et, de surcroît, présentée sous la menace du bâillon parlementaire.

Il n'y a pas lieu de changer le cadre légal actuel. C'est un rempart contre l'exportation des emplois de qualité qu'offre cette filière industrielle. C'est également un choix délibéré des législateurs canadiens de favoriser les emplois plutôt que les actionnaires.

On ne peut reprocher aux dirigeants d'Air Canada de faire les efforts nécessaires pour donner le rendement réclamé par leur actionnariat. Mais on peut certainement reprocher à notre gouvernement et à notre Parlement de ne pas veiller adéquatement sur les intérêts de la majorité.

En se privant d'un outil législatif qui a la capacité de maintenir des emplois bien rémunérés, moteurs de promotion sociale, le projet de loi C-10 va à l'encontre du maintien d'une classe moyenne dynamique et génératrice de richesse, pourtant cet objectif était une promesse du parti Libéral du Canada lors de la dernière campagne électorale.

La volonté de préserver des centres d'entretien et de révision de la flotte d'Air Canada dans certaines villes désignées répond justement à des impératifs de géopolitique nationale et à une volonté d'assurer le caractère canadien de la compagnie en l'ancrant physiquement dans certaines régions du pays. En adoptant le projet de loi C-10, le Parlement enverrait le message que tout ce qui importe c'est de créer de la croissance et de la richesse même si cela doit se faire au détriment des emplois, des « impératifs de géopolitique nationale » et du « caractère canadien » mentionné dans le texte original de la loi.

Nous plaçons aujourd'hui devant ce Comité pour que le gouvernement n'aille pas de l'avant sans donner une chance à l'emploi. Nous croyons qu'il n'est pas impossible de faire le nécessaire pour que les emplois liés à l'entretien lourd des avions reviennent au Canada. Nous avons l'expertise nécessaire, l'industrie aérospatiale a besoin de conserver cette expertise et nous sommes capables d'être aussi compétitifs qu'ailleurs.