

\*\*\*FRENCH TRANSLATION ONLY (NOT AN OFFICIAL LETTER SENT IN FRENCH)\*\*\*  
\*\*\*TRADUCTION FRANÇAISE SEULEMENT (PAS UNE LETTRE OFFICIELLE ENVOYÉE EN FRANÇAIS)\*\*\*

PAR COURRIEL

18 novembre 2020

L'honorable Chrystia Freeland  
Vice-premier ministre et ministre des Finances  
Chambre des communes  
OTTAWA (Ontario) K1A 0A6  
[Chrystia.Freeland@parl.gc.ca](mailto:Chrystia.Freeland@parl.gc.ca)

L'honorable Marc Garneau  
Ministre des Transports  
Chambre des communes  
OTTAWA (Ontario) K1A 0A6  
[marc.garneau@parl.gc.ca](mailto:marc.garneau@parl.gc.ca)

Chers ministres,

En tant que deux plus importants syndicats représentant les travailleurs de l'industrie du transport aérien, nous vous écrivons pour exhorter le gouvernement du Canada à prendre rapidement des mesures pour faire face à la crise actuelle dans le secteur. En tant que composante vitale de l'économie canadienne, le transport aérien sera essentiel à notre effort national de relance, tant qu'il survivra. Avant le coup dévastateur de cette pandémie mondiale, l'industrie de l'aviation employait environ 240 000 travailleurs et contribuait pour près de 37 milliards de dollars au PIB du Canada. Mais l'industrie a été l'un des secteurs les plus durement touchés de notre économie, alors que la pandémie a entraîné des coûts financiers graves et sans précédent et des mises à pied généralisées.

Les compagnies aériennes sont uniques en ce sens qu'elles exigent énormément de liquidités dans leurs activités. Les compagnies aériennes ont dû prendre des décisions douloureuses pour préserver leur survie à court terme, et ces répercussions économiques à court terme menacent maintenant la viabilité à moyen et à long terme de l'industrie canadienne. À moins que des mesures ne soient prises maintenant, la perte d'employés hautement qualifiés et l'érosion de la base de compétences de l'industrie nuiront à la position du Canada dans l'industrie mondiale de l'aviation une fois que le transport aérien de passagers se rétablira complètement. De plus, les travailleurs de l'aviation ont été touchés à des niveaux jamais vus auparavant, et l'industrie sera vulnérable au cours des prochaines années à mesure que nous nous rétablirons.

Nous recommandons donc au gouvernement du Canada de prendre de toute urgence les mesures suivantes :

**Mettre en œuvre une aide financière propre au secteur de l'aviation.**

Le Canada n'est toujours pas sur la même longueur d'onde que de nombreux autres pays pour ce qui est de fournir un soutien financier propre à l'industrie du transport aérien.

L'industrie du transport aérien a déjà contracté des emprunts beaucoup plus élevés que d'autres industries pour tenter de résister à la crise. En supposant que l'endettement soit toujours plus élevé, on empêchera un retour rapide à la santé financière lorsque la crise de santé publique se résorbera. Le gouvernement devrait donc investir directement dans l'industrie en recevant une participation (et pas simplement des bons de souscription) en retour.

Toute contribution à l'industrie du transport aérien du Canada doit prendre la forme d'un investissement – un investissement qui vient avec une voix dans la gouvernance de cette compagnie aérienne. Le Canada devrait favoriser l'approche des gouvernements européens comme la France et l'Allemagne. Par exemple, l'investissement de Berlin dans Lufthansa lui donnera une participation de 20% dans l'entreprise et deux sièges au conseil d'administration. Non seulement cette approche est-elle un investissement plutôt qu'une dépense, mais elle permet aussi l'accès à l'information et une meilleure capacité de supervision de l'utilisation des fonds publics.

Fournir un soutien pour maintenir en poste les employés et maintenir les compétences et les qualifications essentielles nécessaires au rétablissement de l'industrie.

L'industrie canadienne du transport aérien ne peut pas être simplement mise en veilleuse pour une période indéterminée, puis réactivée lorsque les conditions favorables reviennent. Les pilotes, les agents de bord, les contrôleurs de la circulation aérienne et les techniciens d'entretien d'aéronefs doivent maintenir leurs compétences techniques et leurs compétences afin que l'industrie soit prête pour une reprise complète et rapide du transport aérien. Cependant, les employeurs ont mis à pied de nombreux employés possédant des compétences essentielles et une longue expérience. Sans soutien, la main-d'œuvre ne sera pas disponible en temps opportun lorsque viendra le temps d'accélérer les opérations.

**Un programme de maintien en poste des travailleurs qualifiés** pour l'industrie doit donc constituer un élément essentiel de l'aide gouvernementale à l'industrie.

Le soutien du revenu tombera maintenant au taux des prestations d'assurance-emploi, car le programme de la SSUC s'harmonise graduellement avec les prestations régulières d'assurance-emploi. Cela aura un effet dévastateur sur le revenu des employés des lignes aériennes et encouragera davantage l'attrition et la perte de compétences dans l'industrie. Nous exhortons le gouvernement à revoir les règles actuelles relatives à la SSUC pour les employés mis à pied d'office et à empêcher que leurs revenus ne diminuent davantage.

**Placer les intérêts des travailleurs de l'aviation au cœur de toute aide financière sectorielle aux compagnies aériennes canadiennes.**

Tout programme d'aide financière du gouvernement fédéral doit être élaboré en consultation avec les agents négociateurs représentant les travailleurs du transport aérien et obtenir leur consentement. Il doit ramener les employés à la masse salariale, protéger et respecter les

droits à la négociation collective et fournir des garanties juridiques que le soutien financier servira d'abord à soutenir les salaires et les avantages sociaux des travailleurs.

Nous nous attendons à ce que tous les travailleurs demeurent couverts par les prestations d'assurance-maladie prolongées de l'employeur, et que le temps consacré à une période d'ancienneté ou à une mise à pied compte comme du service ouvrant droit à pension dans le cadre des plans de retraite. Des fonds fédéraux devraient être alloués pour s'assurer que les répondants respectent leurs obligations de financement dans tous les plans de retraite.

Des engagements contraignants doivent être pris pour maintenir le service, le centre d'appels et d'autres activités au Canada. Les transporteurs canadiens qui reçoivent de l'aide financière devraient être tenus d'effectuer des travaux d'entretien d'aéronefs au Canada, plutôt que de délocaliser ces travaux vers d'autres administrations, alors que les employés des lignes aériennes canadiennes demeurent mis à pied.

De plus, toute aide gouvernementale doit être assortie de limites strictes et explicites à la rémunération des cadres supérieurs.

En plus de fournir l'équipement et les procédures de protection appropriés pour protéger les travailleurs de l'aviation contre l'exposition à la COVID-19, les mesures de protection réglementaires, y compris les règlements sur les temps de vol et de service, doivent se poursuivre comme auparavant. L'utilisation rapide et efficace des tests sera vitale pour le rétablissement de l'industrie, mais on ne doit pas s'attendre à ce que les travailleurs de l'aviation assument les coûts des tests et des exigences en matière de quarantaine.

### **Réunir les partenaires de l'industrie et les intervenants afin d'élaborer une stratégie aérienne canadienne pour réagir à la crise et en sortir.**

Une stratégie intégrée pour l'industrie de l'aviation est nécessaire pour relever les défis actuels et préparer l'industrie à un rétablissement complet à mesure que l'urgence de santé publique s'atténue. Entre autres éléments, la stratégie devrait inclure la planification sectorielle de la main-d'œuvre.

Elle devrait également inclure une communication efficace du gouvernement aux citoyens et au public voyageur. Une communication claire est essentielle pour assurer l'adhésion du public aux recommandations en matière de santé, mais aussi pour susciter la confiance des consommateurs. Selon les recherches de l'industrie, le risque de transmission de la COVID-19 en vol est très faible, et certainement inférieur à la perception du public. Le gouvernement devrait lancer une campagne de communication pour contrer l'information fautive et trompeuse concernant les risques encourus dans le transport aérien des passagers.

En tant que syndicats de l'aviation du Canada, nous sommes prêts et disposés à collaborer avec le gouvernement et l'industrie pour trouver des solutions à court, moyen et long terme aux défis auxquels le secteur est confronté.

Sincèrement,

MARK HANCOCK  
Président national  
**SCFP**

STAN PICKTHALL  
Vice-président général, Canada  
**AIMTA**