

Mémoire d'Unifor sur l'examen de l'intérêt public de Transports Canada relatif à l'acquisition envisagée de Sunwing par WestJet

Juillet 2022

À propos d'Unifor

Unifor est le plus grand syndicat du secteur privé au Canada, représentant 315 000 membres dans plus de 20 secteurs distincts dans l'ensemble du pays.

Dans le secteur de l'aviation, Unifor représente plus de 16 000 membres d'un océan à l'autre, dont près de 2 000 sont directement touchés par l'acquisition potentielle de Sunwing par WestJet. Les membres touchés incluent :

- 450 pilotes de Sunwing;
- 800 représentantes et représentants du service à la clientèle de WestJet à Vancouver et à Calgary, auxquels s'ajouteront bientôt ceux de Toronto;
- 550 membres qui travaillent pour Swissport, un sous-traitant de Sunwing à Vancouver et à Toronto;
- 41 membres d'ATS, un sous-traitant de WestJet.

Le syndicat milite pour tous les travailleurs et travailleuses et leurs droits. Il lutte pour l'égalité et la justice sociale au Canada et à l'étranger, et aspire à provoquer des changements progressistes pour un meilleur avenir.

Sommaire

Tout examen de l'intérêt public doit inclure l'impact d'une fusion ou d'une acquisition sur le nombre d'emplois et leur qualité. Historiquement, les enquêtes du Bureau de la concurrence et les examens de l'intérêt public de Transports Canada ne tiennent pas compte des impacts des fusions ou des acquisitions envisagées sur les emplois, même si la *Loi sur la concurrence* permet techniquement d'envisager ces impacts¹ et que la création et le maintien de possibilités d'emploi de qualité sur le marché du travail du pays sont directement dans l'intérêt public.

Unifor craint, malgré les promesses de création d'emplois, que cette acquisition entraîne en fait une réduction de la qualité des emplois maintenus par la nouvelle entité et que le nombre d'emplois diminue plutôt que d'augmenter.

Par conséquent, Unifor recommande au gouvernement de prendre fortement en considération les points suivants et d'établir les obligations que WestJet est tenue de respecter afin d'atténuer les pires impacts des fusions et des acquisitions sur les travailleuses et travailleurs. L'acquisition devrait être bloquée si les enjeux suivants ne peuvent pas être atténués.

1. Création d'emplois : Le document de consultation de Transports Canada recense l'*optimisation des équipages* comme l'un des impacts potentiels de l'acquisition envisagée. L'*optimisation des équipages* est généralement synonyme de réduction du nombre de travailleuses et travailleurs dans l'entreprise ou encore de sous-traitance. Un nombre moins élevé d'employés et des emplois de

¹ Shaban, R., et Qarri, A. (2021). *Check and Balance: The case for improving Canada's Competition Act to protect workers*.

moindre qualité ne représentent pas un résultat efficace sur le plan de l'économie. Il est impératif que Transports Canada et le Bureau de la concurrence fassent une enquête approfondie de la question avant d'approuver toute acquisition.

2. **Expérience des passagers :** Les répercussions sur l'expérience des passagers pourraient être positives ou négatives. Le résultat dépend en grande partie de la décision de WestJet et d'ONEX de poursuivre la voie de la sous-traitance, de la dégradation des conditions de travail et de la formation sous-optimale en échange de bénéfices. La nouvelle entité devrait plutôt s'orienter vers une stratégie qui permet d'investir dans la main-d'œuvre dans l'ensemble de l'entreprise afin d'améliorer la qualité des emplois et l'expérience des clients. Si l'organisation n'adopte pas cette nouvelle stratégie, encore plus de voyageurs devront endurer un service à la clientèle de piètre qualité.
3. **Négociations collectives :** Toute fusion des deux entreprises doit prôner le respect et l'acceptation des conventions collectives existantes. Les travailleuses et travailleurs actuels de chaque entreprise se sont battus avec acharnement pour obtenir les conventions collectives négociées. L'unité des représentantes et représentants du service à la clientèle de WestJet négocie actuellement sa première convention collective. Profiter de cette acquisition pour invalider les conventions collectives existantes ou congédier le personnel en place ne peut que réduire la qualité des emplois dans l'entreprise et dans le secteur.

Dynamique de l'emploi et des prix dans l'industrie du transport aérien

La déréglementation du secteur du transport aérien au cours des 25 dernières années a eu un impact négatif sur la qualité des emplois. En fait, la qualité des emplois par rapport à d'autres industries est devenue si mauvaise que l'industrie a du mal à attirer les travailleuses et travailleurs dont elle a besoin pour exécuter toutes les fonctions nécessaires à une industrie saine et prospère.

Les sociétés de capital-investissement comme ONEX Corporation ne sont pas susceptibles de renverser cette tendance. Au contraire, l'entreprise exercera davantage de pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail afin de gonfler ses bénéfices et de garnir les poches des investisseurs privés. Si le gouvernement a appris une chose de la pandémie, c'est bien que de gonfler les bénéfices aux dépens des travailleuses et travailleurs ne sert qu'à accroître les inégalités au chapitre des revenus et de la richesse, un frein à la croissance économique et à la prospérité².

Malgré la pandémie, la demande pour les voyages aériens n'a cessé d'augmenter. Parallèlement, les prix ont subi une intense pression. Cette combinaison, à son tour,

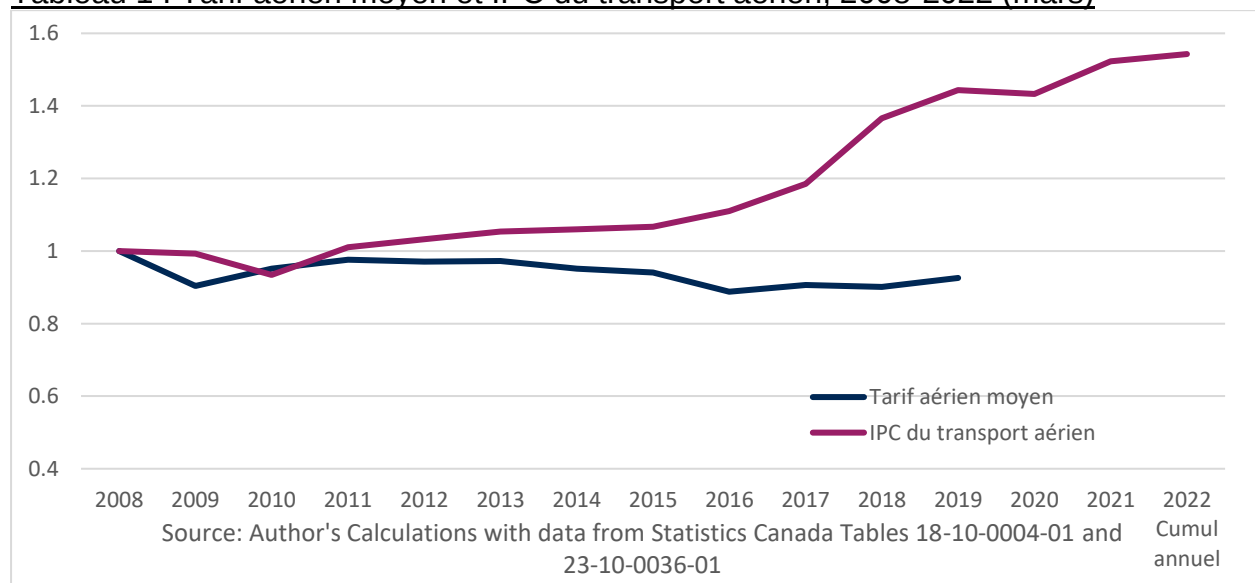
² Pickett, K., et Wilkinson, R. (2009). *The Spirit Level: Why Equality is Better for Everyone*. The Equality Trust. Disponible à l'adresse : [https://equalitytrust.org.uk/about-inequality/spirit-level#:~:text=The%20Spirit%20Level%3A%20Why%20Equality,and\)%20encouraging%20excessive%20consumption%22](https://equalitytrust.org.uk/about-inequality/spirit-level#:~:text=The%20Spirit%20Level%3A%20Why%20Equality,and)%20encouraging%20excessive%20consumption%22).

exerce de fortes pressions à la baisse sur les salaires et les conditions de travail. Grâce à ce système, les actionnaires ont gagné, les passagers ont connu quelques gains et pertes, et les travailleuses et travailleurs ont pris du retard.

Au cours des dernières années, les passagers ont perdu du terrain : les entreprises ont eu davantage recours à la tarification partielle, réduit l'espace pour les jambes, et diminué les investissements dans le service à la clientèle afin d'accroître leurs bénéfices.

Selon l'Enquête sur la base tarifaire, le prix moyen des billets d'avion a légèrement diminué entre 2008 et 2019 (l'enquête a été interrompue pendant la pandémie et aucune donnée n'est disponible depuis le deuxième trimestre de 2019), alors que l'indice des prix à la consommation (IPC) pour le transport aérien a augmenté de 45 % au cours de la même période. Ces deux enquêtes fournissent clairement des informations différentes sur les tendances en matière de prix, l'IPC regroupant des détails supplémentaires sur les habitudes en matière de dépenses, révélant que les gens dépensent davantage pour les voyages en avion puisqu'ils voyagent plus loin. Aucune information ne permet de savoir si ces prix incluent des frais pour l'excédent de bagages ou d'autres techniques de tarification partielle, notamment la facturation de la nourriture et des boissons ou d'un espace supplémentaire pour les jambes. Cependant, les voyageurs fréquents constatent une hausse des frais cachés.

Tableau 1 : Tarif aérien moyen et IPC du transport aérien, 2008-2022 (mars)

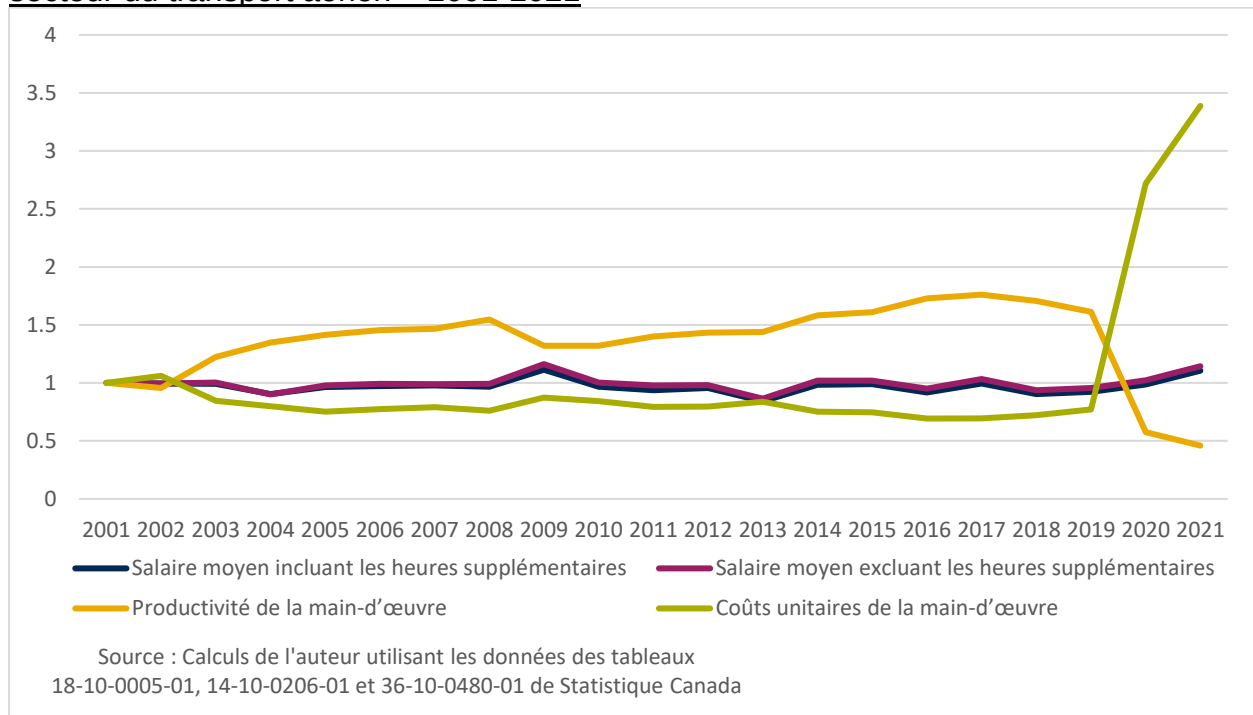


Les travailleuses et travailleurs sont les grands perdants de cet environnement concurrentiel. Entre 2001 et 2019, leur productivité a augmenté de plus de 60 %, mais les salaires réels ont stagné pendant cette même période. La pandémie est venue fausser les données pour 2020 et 2021 alors que la demande pour les voyages a dégringolé et que des restrictions de voyage ont été mises en place. Pendant cette période, bon nombre de transporteurs aériens sont demeurés opérationnels, assurant moins de vols et transportant considérablement moins de passagers. Par conséquent, les coûts unitaires de la main-d'œuvre sont montés en flèche et la productivité a chuté.

(comme le montre le tableau 2 ci-dessous), non pas parce que la main-d'œuvre a réduit sa productivité, mais parce qu'il y avait moins de clients à servir et d'avions à faire voler.

Un retour aux tendances prépandémiques devrait apparaître lorsque les données seront disponibles pour 2022. Au-delà de 2022, la mise en œuvre de nouvelles technologies et le maintien du modèle de sous-traitance à faible coût devraient révéler un écart encore plus grand entre les gains salariaux et les gains de productivité, à moins que le gouvernement n'intervienne pour améliorer les conditions de travail dans le secteur.

Tableau 2 : Salaire réel moyen, productivité et coût unitaire de la main-d'œuvre dans le secteur du transport aérien – 2001-2021



Négociations collectives

Le communiqué du 2 mars 2022 annonçant l'acquisition envisagée indique que WestJet Group et Sunwing ont l'intention de tirer profit de leur histoire collective de relations de travail constructives et respecteront toutes les ententes conclues avec les associations de syndicats et d'employés, y compris ceux en place et en cours de négociation.

Au moins cinq conventions collectives sont en place présentement ou en cours de négociation entre les deux organisations. Ces conventions couvrent des milliers de travailleuses et travailleurs qui travaillent fort pour obtenir et mettre en place de meilleures conditions de travail dans un environnement de travail souvent désolant.

Il est impératif de maintenir la trajectoire actuelle des négociations collectives pour toutes les unités de négociation de WestJet, d'Encore, de Sunwing et de Swoop. Le maintien de ces unités de négociation doit être garanti pour la durée de vie entière de la nouvelle entité, et pas seulement jusqu'à l'expiration des conventions collectives.

Aussi, les emplois pour toutes les unités doivent être maintenus. Certains craignent que WestJet profite de ce moment pour congédier de grands groupes de travailleuses et travailleurs en fonction de la qualité de leurs conventions collectives.

L'optimisation des équipages et l'efficacité opérationnelle signifient moins d'emplois

Le communiqué de WestJet du 2 mars 2022 annonçant l'acquisition de Sunwing Airlines et de Sunwing Vacations indique explicitement que l'acquisition créera des emplois. Cependant, dans les documents de consultation, les parties mentionnent l'*optimisation des équipages* et la *réduction des coûts d'exploitation* comme impacts potentiels. Ces propos sont inquiétants puisque l'optimisation est souvent synonyme de suppression d'emplois ou de sous-traitance, diminuant ainsi la qualité des emplois disponibles dans l'entreprise et abaissant les normes de service.

Les fusions et les acquisitions créent rarement de nouveaux emplois. Toute proposition de fusion ou d'acquisition est motivée en partie par la possibilité d'accroître les bénéfices grâce aux gains d'efficacité, y compris l'optimisation des équipages. Malheureusement, le Bureau de la concurrence a rarement, voire jamais, analysé l'impact des fusions et des acquisitions sur les emplois, bien qu'aucune loi ne l'empêche de le faire. Vraisemblablement, l'absence d'enquête découle d'une capacité insuffisante plutôt que de l'absence de motif d'enquête.

La défense fondée sur les gains d'efficacité est l'un des principaux moteurs de l'approbation des fusions et des acquisitions, lesquelles seraient autrement rejetées au Canada. Cette défense permet aux entreprises de calculer les économies (c'est-à-dire les bénéfices) qui découleront de la fusion. Tant que ces économies seront plus importantes que le préjudice causé au public canadien, les fusions seront autorisées. C'est peut-être efficace pour la nouvelle entité, mais pas pour l'économie canadienne.

Tout examen de l'intérêt public doit comprendre une évaluation du nombre d'emplois créés ou maintenus dans le cadre de l'acquisition et de leur qualité. Depuis la vente à ONEX Corporation, WestJet a confié en sous-traitance le service à la clientèle dans toutes les bases principales, sauf quatre. Il en résulte un service à la clientèle de piètre qualité, non pas parce que le personnel du service à la clientèle n'a pas les capacités requises, mais parce que l'entreprise ne prévoit pas les ressources appropriées.

Les nouveaux membres d'Unifor qui travaillent au service à la clientèle de WestJet racontent des histoires d'horreur sur le manque de main-d'œuvre et le manque de personnel compétent. Par exemple, la manutention des fauteuils roulants a été confiée en sous-traitance : des passagers sont laissés pour compte et attendent pendant de longues périodes d'être conduits à leur famille. Le travail de piste a été entièrement confié en sous-traitance, forçant bon nombre d'avions à rester sur le tarmac encore plus longtemps simplement pour être amenés vers les terminaux. Les bagages se font souvent attendre pendant plus d'une heure, et parfois même jusqu'à trois heures. Le maintien d'un tel modèle ne fera qu'exacerber les problèmes que connaît actuellement le secteur.

Position d'Unifor concernant l'acquisition envisagée

Unifor soutient une industrie du transport aérien concurrentielle, dynamique et novatrice. Ces avantages doivent inclure des salaires justes et décents, des conditions de travail sécuritaires, la stabilité des emplois, ainsi que la sécurité de retraite pour les travailleuses et travailleurs.

Il est impossible de créer une expérience positive pour le public lorsque les employeurs offrent des salaires négligeables et des emplois précaires, ne peuvent pas garantir un personnel dévoué et n'emploient pas suffisamment de personnel pour répondre aux besoins de l'entreprise.

L'acquisition pourrait être une adéquation stratégique pour l'intérêt public si ONEX et WestJet sont tenues de créer des emplois de qualité afin que les travailleuses et travailleurs et les communautés bénéficient d'une meilleure stabilité et aient accès aux ressources dont ils ont besoin pour offrir l'expérience de service à la clientèle de qualité qu'exigent les voyageurs.

Unifor craint que les termes « optimisation des équipages » et « efficacité opérationnelle » soient synonymes d'une réduction des effectifs et de sous-traitance. Si c'est le cas, l'acquisition se traduirait par une réduction du nombre de travailleuses et travailleurs et affaiblirait les normes de service à la clientèle dans l'industrie. Cette issue doit être évitée.

Les conventions collectives actuelles doivent être respectées et maintenues et non annulées ou abandonnées une fois qu'elles expireront.

En outre, Unifor estime que la hausse des bénéfices découlant d'une réduction du nombre d'employés n'est pas nécessairement un avantage net pour l'économie. Ces bénéfices supplémentaires provenant du chômage ne devraient pas être considérés comme un avantage dans toute fusion ou acquisition et ne sont certainement pas dans l'intérêt du public. La politique actuelle sur la concurrence du Canada permet l'utilisation de la défense fondée sur les gains d'efficacité, mais nombreux sont ceux, y compris Unifor, qui recommandent un changement.

Dans l'environnement actuel des restrictions allégées, le secteur du transport aérien a clairement de la difficulté à attirer le nombre de travailleuses et travailleurs nécessaires pour faire le travail de manière à assurer une gestion efficace des voyages. L'examen de l'intérêt public doit tenir compte des intentions de la nouvelle entité à la suite de l'acquisition d'améliorer la qualité des emplois afin d'offrir un service à la clientèle de qualité.

Transports Canada doit tenir compte des recommandations et des considérations ci-dessus pour déterminer si l'acquisition est effectivement dans l'intérêt du public.

sepb343KT:lj