

Transport aérien

Profil sectoriel

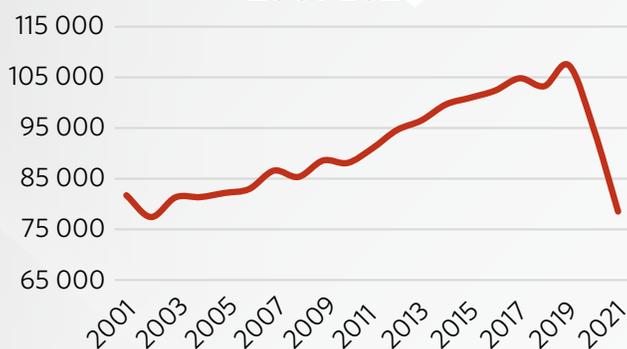
Faits et chiffres du secteur

PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	1,8 G\$ 0,09 %
Emploi total <i>Changement depuis 2011</i>	78 600 -13,6 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	+4,1 %
Productivité du travail (2019)	67,4 \$/heure
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	34,5
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	23 575 kt +58,2 % 3,74 %
Taux de couverture syndicale	52 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	16 500
Part du nombre total de membres d'Unifor	5 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	45
Taille moyenne des unités de négociation	366

Situation actuelle

Avant la pandémie, le transport aérien était un secteur en pleine croissance qui employait plus de 100 000 personnes et créait de nouveaux emplois à un rythme impressionnant. Cependant, environ 20 % des emplois du secteur ont été perdus ou mis en attente pendant la pandémie alors que les travailleuses et travailleurs et les voyageurs attendaient la fin des restrictions de voyage. La reprise a été lente et régulière, mais il est probable qu'une reprise complète ne se produise pas avant 2024.

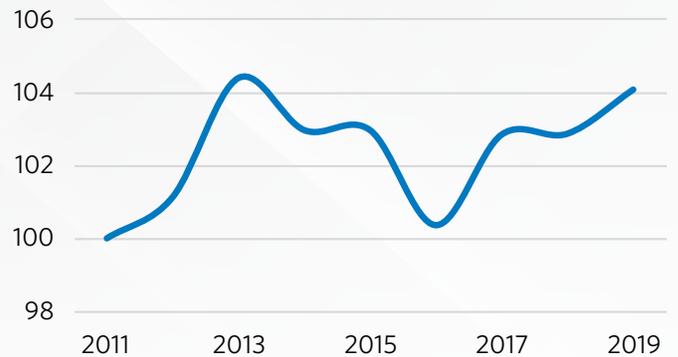
Emploi dans le transport aérien 2001-2021



L'emploi n'a pas été le seul indicateur à souffrir pendant la pandémie puisque le PIB a chuté de façon spectaculaire pour atteindre moins de 20 % du niveau de 2019. Là encore, l'industrie connaît un rebond, mais dans une certaine mesure, les données montrent que ce rebond se produit au ralenti. Bon nombre de nos sections locales font état d'effectifs qui sont presque revenus aux niveaux préalables à la pandémie, de meilleures conditions se pointant à l'horizon à l'approche de la saison estivale des voyages.

Les travailleuses et travailleurs de l'industrie continuent de faire face à de multiples défis, notamment la fatigue et les règles qui évoluent constamment et qui ne font qu'accroître cette fatigue, le recours croissant aux heures non

Transport aérien : salaires réels (2011=100)



rémunérées, les modèles opérationnels qui reposent sur le manque de personnel, le travail précaire, le transfert de contrats, les nouvelles technologies, les bas salaires et le roulement constant, pour ne nommer que quelques exemples. Dans certains sous-secteurs de l'industrie, les salaires augmentent rapidement puisque les entreprises constatent qu'elles doivent améliorer les salaires et les conditions de travail pour attirer la main-d'œuvre. Dans d'autres sous-secteurs, nos membres subissent des pressions pour qu'ils acceptent des concessions lors des négociations tandis que certains transporteurs aériens luttent pour retrouver l'équilibre.

Les travailleuses et travailleurs des aéroports et des transporteurs aériens ont été confrontés à une érosion significative de la qualité de leur emploi au cours de la dernière décennie, amenant bon nombre d'entre eux, en particulier dans les aéroports, à occuper plusieurs emplois pour joindre les deux bouts. Le transfert de contrats est l'une des pratiques les plus flagrantes qui contribuent à cet environnement de bas salaires et de roulement élevé du personnel. Le gouvernement fédéral a apporté certaines modifications à la loi afin d'améliorer les résultats du transfert de contrats pour les travailleuses et travailleurs, mais il faut faire davantage.

Pour la main-d'œuvre du secteur du transport aérien, l'industrie demeure en mouvement puisqu'il reste encore à voir comment la relance se déroulera pour le personnel en poste et les nouveaux venus. Les transporteurs aériens à bas prix vont-ils s'imposer ou les transporteurs traditionnels vont-ils reprendre leurs parts de marché?

Dans le sous-secteur du contrôle du trafic aérien et des services de vol, nos membres doivent composer avec des changements technologiques et de nouveaux modèles opérationnels qui mettent davantage l'accent sur l'augmentation des marges et des bénéfices, plutôt que de garantir que les personnes réalisant le travail disposent des ressources nécessaires.

Unifor dans le secteur du transport aérien

Employeurs d'Unifor	Nombre approx. de membres
Air Canada	4 700
NAV Canada	3 100
Jazz Air	2 100
Swissport	1 300
GTAA	1 250

Unifor représente plus de 16 000 travailleuses et travailleurs dans le secteur du transport aérien. Nos membres travaillent dans presque tous les sous-secteurs de l'industrie, notamment comme contrôleurs aériens, spécialistes des services de vol,

pilotes, représentants du service à la clientèle, préposés à l'entretien des cabines, préposés de piste, membres du personnel des aéroports, bagagistes et membres du personnel d'entretien des aéronefs. Environ 5 % des membres d'Unifor exercent leurs fonctions dans le secteur du transport aérien d'un océan à l'autre dans 45 unités de négociation chez 26 employeurs.

Les membres d'Unifor dans le secteur du transport aérien travaillent dans presque tous les sous-secteurs de l'industrie, occupant notamment des emplois directs et indirects auprès des transporteurs aériens et des autorités aéroportuaires locales et au sein du système de navigation aérienne du Canada.

Aller de l'avant : Développer le secteur du transport aérien

Le secteur du transport aérien est assez volatile et vulnérable aux forces extérieures qui peuvent causer d'importantes fluctuations dans l'emploi, les ventes, la capacité disponible et le PIB. Les attentats du 11 septembre 2001, l'éruption volcanique en Islande en 2010,

l'épidémie de SRAS et maintenant la COVID-19 ont tous causé des ralentissements importants dans l'industrie. Les restrictions prolongées relatives aux voyages aériens pendant la pandémie de COVID 19 ont entraîné le plus long ralentissement du secteur de mémoire d'homme, même si l'économie dans son ensemble a connu le plus court. Aujourd'hui, l'industrie doit composer avec une demande refoulée et une incertitude résiduelle quant à la manière dont les choses vont se passer.

Nos membres de l'industrie affrontent tout un éventail de défis. Certains employeurs appliquent des modèles opérationnels qui reposent sur le manque de personnel alors que d'autres n'arrivent pas à trouver suffisamment de main-d'œuvre pour occuper les postes proposés. Ces deux problèmes doivent être résolus par la négociation et des changements de politique publique, notamment en abordant les règles relatives à la fatigue, les questions de santé et de sécurité, et la qualité de l'emploi.

Avant la pandémie, l'industrie devait composer constamment avec une tendance vers la déréglementation et la privatisation. Alors que le secteur se redresse, il est impératif que les travailleurs et leurs représentants continuent de résister à ces tentatives, même si d'autres enjeux urgents sont sur la table.

Le changement technologique dans le secteur devrait s'accélérer. L'enregistrement, la sécurité et l'embarquement sans contact vont transformer l'expérience dans les aéroports, tant pour les voyageurs que les travailleurs. Le pilotage automatique et à distance, la gestion du trafic aérien à distance, les nouveaux systèmes de manutention des bagages, les taxis aériens et l'intelligence artificielle dans le cadre des services à la clientèle ne sont que quelques-uns des progrès technologiques qui sont abordés et mis en œuvre dans les aéroports, chez les transporteurs aériens et au sein des organisations de gestion du trafic du monde entier.

Principaux enjeux du développement sectoriel

- Résister à la déréglementation, à la privatisation et aux demandes de négociation de concessions qui pourraient surgir lorsque le secteur aura trouvé un nouvel équilibre.
- S'attaquer à l'incapacité des employeurs d'attirer de la main-d'œuvre par la négociation, notamment par des hausses salariales substantielles dans les sous-secteurs à bas salaires, la bonification des avantages sociaux et la stabilité de l'emploi.
- Poursuivre la lutte pour mettre fin aux pires effets du transfert de contrats en obtenant les pleins droits de succession pour les travailleuses et travailleurs dont les contrats ont été transférés.
- Élaborer une stratégie de négociation globale pour tirer le meilleur et éviter le pire du changement technologique dans l'industrie.