

# TRANSPORT AÉRIEN

## Profil sectoriel



### Faits et chiffres, 2016

Recettes d'exploitation totales*	28 G\$
PIB total	9 G\$
<i>Pourcentage du PIB du Canada</i>	0,5 %
Exportations totales*	6,9 G\$
Importations totales*	10,3 G\$
Balance du commerce extérieur*	-3,4 G\$
<i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	-30 %
Nombre total d'emplois	107 000
<i>Fluctuation depuis 2007</i>	+17 %
Salaire horaire moyen (à l'exclusion des heures supplémentaires)	24,80 \$
<i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	-4 %
Croissance de la productivité de 2007 à 2016	21 %
Nombre moyen d'heures de travail par semaine (à l'exclusion des heures supplémentaires)	26
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	47
Émissions de gaz à effet de serre (en kilotonnes, 2014)	18 200
<i>Pourcentage des émissions industrielles totales du Canada</i>	2,9 %
Taux de syndicalisation (approximatif)	47 %
Nombre de membres d'Unifor dans le secteur	16 500
Pourcentage de membres d'Unifor	5 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	45
Taille moyenne des unités de négociation	366

Source: CANSIM, Service de recherche d'Unifor

\*Données de 2015



**unifor**  
the Union | le syndicat

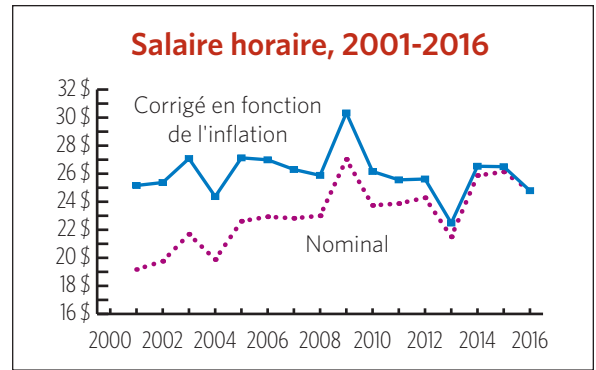
[unifor.org](http://unifor.org)

## Conditions actuelles

Le transport aérien prend rapidement de l'expansion au Canada et à l'étranger. Les ventes des compagnies aériennes canadiennes ont augmenté de 65 %, alors que la contribution de l'industrie du transport aérien au PIB, qui frôlait les 9 milliards de dollars en 2016, a presque doublé au cours des 10 dernières années. L'industrie emploie plus de 100 000 personnes, et la croissance de l'emploi ne semble pas vouloir s'essouffler.



Depuis sa déréglementation à la fin des années 1980, l'industrie est particulièrement sensible aux phases d'expansion et de ralentissement du cycle économique. Les compagnies aériennes accroissent considérablement leur capacité pendant les phases d'expansion, puis elles la réduisent quand la récession finit par frapper. Comme l'industrie est déréglementée, les compagnies aériennes se disputent âprement les parts du marché, ce qui les amène à exercer une forte pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail. Le salaire moyen était supérieur à la



moyenne canadienne de 6 % en 2016, contre 20 % en 2001. La diminution marquée du nombre moyen d'heures de travail par semaine, qui est passé de 35 en 2006 à 27 en 2016 (soit une baisse de 25 %), aggrave le problème de la stagnation des salaires.

La qualité des emplois des travailleuses et travailleurs des aéroports s'est fortement dégradée. Cette dégradation se traduit par un taux de roulement élevé et force les travailleuses et travailleurs à cumuler plusieurs emplois et à travailler de longs quarts afin de joindre les deux bouts. Le recours excessif au processus de demande de propositions (ou transfert de contrats) pour accroître la concurrence et maintenir les prix à un bas niveau est en partie à l'origine de cette situation. L'intensité de la concurrence oblige les entrepreneurs à rivaliser entre eux selon les salaires faibles qu'ils peuvent offrir au lieu de mettre de l'avant leur capacité à accomplir efficacement le travail.

En ajoutant à la capacité qui existe dans un marché déjà chroniquement saturé, la concurrence féroce qui règne à l'échelle

internationale ou qui est avivée par les nouvelles compagnies aériennes à bas coût risque d'accroître les pressions à la baisse sur les salaires, les conditions de travail et les normes de sécurité. Le déficit commercial important n'arrange rien, surtout que bon nombre de Canadiennes et Canadiens traversent la frontière pour profiter des tarifs encore plus bas des transporteurs américains.

que d'autres s'occupent du système de navigation aérienne du Canada. Ils occupent notamment les fonctions de contrôleur aérien, de technicien d'avion, de préposé à l'aérogare et d'agent au service à la clientèle. Dans l'industrie du transport aérien, les membres d'Unifor travaillent pour des dizaines d'employeurs, mais les deux tiers d'entre eux sont employés par cinq principaux employeurs.

## Unifor dans l'industrie canadienne du transport aérien

Employeurs choisis	Nombre approximatif de membres
Air Canada	4 200
NAV CANADA	2 800
Jazz Air	1 700
SwissPort	1 350
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA)	1 000

Un membre d'Unifor sur vingt travaille dans l'industrie du transport aérien, dont le taux de syndicalisation dépasse 50 %. Dans cette industrie, les 16 500 membres d'Unifor sont répartis en 45 unités de négociation, dont certaines s'étendent même à l'échelle nationale.

Les membres d'Unifor travaillent dans différents segments de l'industrie du transport aérien. Certains sont employés par des compagnies aériennes ou des administrations aéroportuaires, alors

## Prochaine étape : Développer l'industrie du transport aérien

Le transport aérien de passagers, qui a crû de plus de 70 % au cours des 10 dernières années, continue de surpasser les attentes. Toutefois, l'industrie du transport aérien est doublement instable : elle a tendance à être ultra sensible aux fluctuations du cycle économique et elle est menacée par les attentats terroristes qui prennent ses infrastructures pour cible (p. ex. le 11 septembre). Même si la croissance du transport de passagers se poursuivra probablement, les parties prenantes doivent prendre en considération cette instabilité dans l'élaboration de leurs plans.

La sécurité est la principale préoccupation dans l'industrie du transport aérien. La dégradation de la qualité des emplois, surtout dans les aéroports, augmente le risque d'accidents de travail et d'atteintes à la sécurité. Pour améliorer la sécurité, il est recommandé d'investir dans l'augmentation des effectifs.

À l'échelle fédérale, des accords « ciel ouvert » sont encore sur la table. La capacité excédentaire chronique des compagnies aériennes fait déjà diminuer les salaires, les conditions de travail et les profits. La situation s'aggraverait probablement si le Canada libéralisait encore davantage le commerce des services aériens. Il est aussi probable que le déficit commercial du Canada, déjà considérable, s'accroisse dans le transport aérien.

L'examen dont la Loi sur les transports au Canada a récemment fait l'objet a plongé l'industrie entière du transport, dont le transport aérien, dans l'incertitude. La plupart des recommandations stratégiques sont axées sur la privatisation et la déréglementation de l'industrie du transport aérien au Canada. La hausse proposée du seuil de propriété étrangère pour les compagnies aériennes permettra à encore plus de transporteurs à rabais d'entrer sur le marché canadien. Selon les données disponibles, cette mesure réduira les coûts pour les voyageuses et voyageurs à court terme, mais aussi la qualité du transport aérien et du service à la clientèle à long terme. De plus, elle exacerbera la pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail.

## Principaux enjeux liés au développement du secteur

- S'opposer à la privatisation et à la libéralisation accrues de l'industrie, surtout à la vente des aéroports canadiens et à l'entrée de transporteurs sur le marché canadien dans le cadre d'ententes « ciel ouvert ».
- S'opposer aux demandes de propositions et au « transfert de contrats » connexe dans les aéroports canadiens, lesquels rendent l'obtention de gains très difficile.
- Établir des limites réglementaires sur la croissance de la capacité de l'industrie dans son ensemble pour modérer les phases d'expansion et de ralentissement.
- S'attaquer au déséquilibre commercial prononcé dans le transport aérien en faisant la promotion du tourisme canadien et en encourageant la réciprocité dans les négociations bilatérales.



**unifor**  
theUnion | lesyndicat