

Planifier en vue d'un avenir plus fort et plus résilient

Un plan national de relance du secteur de
l'aviation au Canada

Octobre 2020

Un plan national de relance du secteur de l'aviation au Canada

Le Canada doit penser de manière nationale et stratégique pour que notre secteur des transports puisse sortir de l'ère de la COVID-19 en étant capable de rivaliser et de se tailler une place au niveau mondial.

Résumé

La COVID-19 a créé une crise sans précédent dans l'industrie canadienne du voyage et du tourisme, dont l'aviation est un élément clé. En avril 2020, le PIB généré par l'industrie du transport aérien était tombé à seulement 4 % de ce qu'il était l'année précédente. En juillet, l'industrie avait connu une très faible amélioration, le PIB produit ne représentant plus que 8 % des niveaux de l'année précédente.

C'est un désastre pour le Canada pour de nombreuses raisons :

- L'industrie du transport aérien emploie quelque 141 000 travailleuses et travailleurs au Canada. Ces travailleuses et travailleurs sont hautement qualifiés et ont besoin d'une formation importante pour assurer le fonctionnement des avions et la sécurité de notre ciel. L'arrêt de la formation déjà en cours pour faire face aux futurs départs à la retraite et l'érosion des compétences des travailleurs mis à pied menacent une reprise solide du secteur de l'aviation;
- Le transport aérien est un vecteur de nombreuses activités qui contribuent au bien-être de la population canadienne, notamment les contacts avec les amis et la famille, l'accès aux soins de santé, les activités commerciales et les voyages de vacances dans le monde entier;
- Les voyages aériens attirent des touristes et des gens d'affaires étrangers qui contribuent au dynamisme de nos communautés et à la croissance économique.

Le Canada doit penser de manière nationale et stratégique pour que notre secteur des transports puisse sortir de l'ère de la COVID-19 et être compétitif et participer à nouveau au pays prospère qu'il a contribué à créer. Toute stratégie de relance doit se concentrer sur trois domaines clés :

- Une approche prudente, sécuritaire et scientifique des contrôles aux frontières;
- Un programme de soutien à l'industrie qui garantit que les entreprises sont viables, que les personnes restent employées et que les compétences sont maintenues;
- Une vision de l'avenir qui inclut un travail décent, des normes de santé et de sécurité solides et une industrie florissante pour les passagers et les travailleuses et travailleurs.

Le Canada connaît certaines des restrictions frontalières les plus strictes au monde. Le Canada est le seul pays développé qui n'a pas apporté de soutien direct à l'industrie de l'aviation. Continuer dans cette voie donne aux autres transporteurs étrangers un avantage concurrentiel et risque d'entraîner l'effondrement de l'ensemble du secteur.

Introduction

L'industrie de l'aviation canadienne est une ressource stratégique essentielle qui contribue à notre économie et à notre tissu social. Elle emploie 141 000 travailleuses et travailleurs et contribue au PIB à hauteur de 35 milliards de dollars par an. L'aviation transporte également des biens importés et exportés d'une valeur de plus de 110 milliards de dollars. En outre, les aéroports et les autres entreprises de soutien emploient des milliers de personnes dans les secteurs du transport routier et ferroviaire et de l'hôtellerie dans les aéroports et leurs environs. La COVID-19 a eu un impact profond sur cette industrie, sans qu'une fin claire ne soit en vue.

La plupart des transporteurs aériens canadiens dépendent fortement du trafic international pour générer des revenus – les voyages internationaux sont un élément essentiel pour rester solvable. Le trafic international restant inférieur à 20 % des niveaux de 2019, la continuité des activités est sérieusement menacée. En outre, à l'intérieur des frontières de notre pays, les différences de politique régionale des diverses autorités de santé publique sont devenues des obstacles et ont affecté la volonté des Canadiennes et Canadiens de prendre l'avion.

L'industrie de l'aviation au Canada est utilisée par des personnes de tous les milieux socio-économiques, des entreprises d'un océan à l'autre, des communautés culturelles, des municipalités et tous les niveaux de gouvernement. Le Canada est un pays fondé sur l'immigration et le commerce mondial, et par conséquent, le secteur contribue également de manière significative à la réputation internationale du Canada. Il est essentiel que le soutien du gouvernement à l'industrie et l'industrie elle-même évoluent pour relever les défis posés par la pandémie mondiale de la COVID-19 et la période de reprise économique qui suivra.

Le Canada est maintenant durement touché par la deuxième vague de la pandémie de coronavirus. Grâce à une action prudente de la part des gouvernements et du public canadien, nous espérons en sortir rapidement. La compréhension collective du virus, la rapidité et la précision des tests, ainsi que les protocoles de désinfection et de distanciation dans les aéroports et la société se sont développés et ont évolué pour permettre aux gens de participer à davantage d'activités tout en restant à l'abri du virus.

Malheureusement, les mesures de quarantaine n'ont guère évolué en réponse à l'actualisation et à l'amélioration des informations. Le Canada a besoin d'une stratégie renforcée pour gérer le virus. Cette stratégie doit comprendre des mesures frontalières actualisées qui tiennent compte des développements scientifiques et une stratégie industrielle qui préserve l'industrie pour s'assurer que nous ne perdons pas de porteurs ou de destinations pendant que le pays et le monde attendent la fin de la pandémie. L'objectif doit être de faciliter une reprise rapide de l'industrie de l'aviation et de l'économie canadienne.

Au cours des derniers mois, les travailleuses et travailleurs du transport aérien, les syndicats et les employeurs se sont efforcés d'établir une politique qui assurera la sécurité des Canadiennes et Canadiens, la survie du secteur du transport aérien et le maintien de l'emploi. Bien qu'on leur

ait répété à maintes reprises qu'il s'agit là d'une priorité, le gouvernement n'a pris que très peu de mesures, voire aucune, pour faire ce qui doit être fait. Les travailleuses et travailleurs, leurs syndicats et leurs employeurs deviennent extrêmement impatients. Nous réclamons une action du gouvernement.

Relance nationale de l'aviation : le Canada a besoin d'un plan

Le Canada a besoin d'un plan de relance national pour l'industrie de l'aviation. Le Canada a besoin d'un plan pour ouvrir les frontières de manière prudente et sécuritaire. Sans un tel plan, les travailleuses et travailleurs et les employeurs sont laissés dans le noir.

Tout plan doit prévoir une aide gouvernementale vitale pour permettre aux compagnies aériennes, aux aéroports et aux services de navigation du Canada de traverser cette crise et de s'assurer qu'ils sont prêts et capables de reprendre leurs vols dès que les restrictions seront levées.

Le plan doit garantir que les services sont préservés et que les endroits éloignés ou moins fréquentés ne perdent pas le service ou les liens vitaux avec les services médicaux, les affaires, la famille et les amis.

Le plan doit inclure l'adaptation des restrictions aux frontières afin de rouvrir les frontières lentement et en toute sécurité, conformément à la nouvelle norme universelle visant à faciliter les vols de passagers au-dessus des frontières internationales.

Les travailleuses et travailleurs de l'aviation du Canada proposent le plan suivant pour augmenter le niveau de protection offert par les mesures frontalières actuelles tout en permettant un retour sécuritaire à des niveaux durables de voyages internationaux et interprovinciaux pour les Canadiennes et Canadiens et pour soutenir l'industrie de l'aviation et ses employés pendant la période de transition :

1. Adopter la norme universelle pour faciliter les vols de passagers à travers les frontières internationales, élaborée par l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique (CAPSCA) dans le secteur de l'aviation civile. Il est temps d'adopter une approche solide et actualisée des contrôles aux frontières en utilisant les preuves scientifiques et les protocoles de santé et de sécurité les plus récents.
2. Un programme de soutien spécifique à l'industrie qui soutient l'industrie de l'aviation pendant la période de transition de la politique frontalière et garantit que l'industrie est compétitive par rapport à ses pairs internationaux pendant la période de reprise économique. Ce programme doit garantir que les travailleuses et travailleurs bénéficient d'avantages sociaux et doit apporter un soutien continu aux travailleuses et travailleurs en congé forcé.

3. Une vision à long terme pour l'industrie de l'aviation qui inclut la durabilité sociale, financière et environnementale.

1. Les frontières du Canada : mise en œuvre de la norme universelle du CAPSCA

Unifor soutient l'adoption de la norme universelle de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) pour faciliter les vols de passagers à travers les frontières internationales.

Le retour au voyage dépend de deux facteurs : une méthode de contrôle des voyages internationaux qui répond aux développements scientifiques dans la compréhension et la prévention de la propagation de la COVID-19 et la confiance des consommateurs dans la sécurité des industries du transport aérien et du tourisme.

Au cours des premiers mois de la pandémie, les compagnies aériennes et les aéroports ont mis en place des protocoles de santé et de sécurité stricts, comprenant des exigences importantes en matière de désinfection et limitant les contacts entre les personnes à bord des avions. Le transport aérien est ainsi devenu l'un des endroits les plus sécuritaires pour prévenir la propagation de la COVID-19.

Tout comme les protocoles de santé et de sécurité à bord des avions se sont développés de manière à disposer de capacités de test et de la capacité de reconnaître et de dépister les symptômes du coronavirus. Ces deux composantes de la lutte contre la propagation du coronavirus n'ont cessé de se développer au fil du temps, mais les mesures générales de quarantaine de 14 jours n'ont pas évolué. Il existe une meilleure façon d'aborder les restrictions aux voyages internationaux et la fermeture des frontières, qui permettrait à certains de reprendre leurs voyages même si beaucoup de personnes préfèrent rester chez elles.

L'Organisation de l'aviation civile internationale a publié cette norme universelle le 23 septembre 2020. La Norme comprend des conseils pour faciliter les vols de passagers à travers les frontières dans quatre opérations distinctes, notamment les vols transportant des passagers à bord, les vols de rapatriement, les vols de retour à la maison des marins et les vols nécessitant du personnel de cabine.

Les orientations mettent en place une stratégie à plusieurs niveaux qui permet la mise en place de corridors de santé publique. Transports Canada figure sur la liste des organisations qui ont contribué à l'élaboration des lignes directrices. Cette stratégie à plusieurs niveaux comprend 11 éléments qui visent tous à réduire la propagation du coronavirus et à le détecter chez les voyageurs qui, s'ils présentent des symptômes, seront mis en quarantaine. Les composantes comprennent l'hygiène générale, y compris le lavage des mains et l'étiquette respiratoire, la distanciation physique, l'utilisation d'un couvre-visage ou d'un masque, le contrôle de la température aux points d'entrée ou de sortie, un formulaire d'auto-déclaration des passagers,

un test de diagnostic de la COVID-19, le nettoyage et la désinfection des passagers dont on soupçonne l'infection, la gestion des vols à partir de zones à haut risque et la recherche des contacts, l'isolement et la quarantaine. Le guide ne recommande pas l'utilisation de tests de dépistage des anticorps ou de passeports d'immunité.

En juillet, Unifor a recommandé au gouvernement de commencer à planifier une reprise en toute sécurité des voyages aériens en élaborant des critères clairs pour l'ouverture des frontières aux pays sûrs, en fixant des attentes et des lignes directrices claires concernant l'utilisation des EPI par les voyageurs et leur comportement dans des espaces restreints; en élaborant des protocoles de santé et de sécurité fondés sur la science et conformes aux lignes directrices et aux meilleures pratiques établies par les responsables de la santé publique et les experts en santé et sécurité; et en assurant la recherche des contacts avec les travailleuses et travailleurs et les voyageurs qui ont été infectés par le coronavirus et en garantissant un accès adéquat aux tests. La norme universelle du CAPSCA répond à chacune des recommandations énumérées ci-dessus. Le Canada doit adopter cette norme en lieu et place des quarantaines générales de 14 jours.

2. Soutien immédiat à l'industrie et à ses employés

Même si les mesures frontalières que nous proposons sont adoptées, une période de transition sera nécessaire et certaines restrictions pourraient subsister jusqu'à ce que la COVID-19 soit correctement contrôlée. Pendant cette période, l'industrie aura besoin d'un soutien financier pour rester viable, jouer son rôle vital et être préparée pour l'avenir. Alors que d'autres pays ont réalisé la nécessité de maintenir l'industrie de l'aviation pour la reprise éventuelle en fournissant un soutien financier spécifique au secteur, le Canada ne l'a pas encore fait. À l'échelle mondiale, les gouvernements ont apporté un soutien financier d'au moins 123 milliards de dollars aux compagnies aériennes et à l'industrie du transport aérien dans le monde entier. La part canadienne de cet argent est de 300 millions de dollars qui ont été directement consacrés à l'exonération du loyer des aéroports. Cette situation est tout à fait inacceptable.

En outre, l'aide financière actuellement disponible pour tous les employeurs dans et en dehors de l'industrie de l'aviation s'avère insuffisante. Par conséquent, l'industrie du transport aérien au Canada est confrontée à des mises à pied massives et même à un effondrement alors que la crise se poursuit.

L'industrie de l'aviation canadienne a besoin d'un solide programme de soutien qui reconnaisse les besoins uniques de l'industrie, garantisse que l'industrie continue à répondre aux besoins du public canadien et veille à ce que l'industrie soit prête à décoller dès qu'elle pourra le faire en toute sécurité. Les domaines spécifiques de financement comprennent :

- Les compagnies aériennes du Canada : 7 milliards de dollars pour les compagnies aériennes canadiennes. Ce montant correspondrait, sur une base relative, à l'ensemble

des aides accordées à l'industrie de l'aviation américaine et garantirait que les compagnies aériennes canadiennes restent viables et compétitives. Cet argent serait destiné à la fois à la continuité des activités et à la rémunération des employés;

- NAV Canada : Financer NAV Canada aux niveaux de 2019 pour maintenir les gens au travail, le maintien des compétences des employés et le ciel en sécurité;
- Les aéroports du Canada : Financer les aéroports du Canada pour couvrir les coûts d'exploitation afin de maintenir les personnes employées et les aéroports entretenus;
- Formation et maintien des compétences : Veiller à ce que les besoins des acteurs de l'industrie aéronautique en matière de formation et de maintien des compétences soient soutenus financièrement et activement pris en compte;
- Assurer des retombées aux travailleuses et travailleurs : Le gouvernement doit fixer des conditions strictes pour tout programme de soutien aux entreprises qui garantit des avantages aux travailleuses et travailleurs par le maintien et l'amélioration de la qualité de l'emploi, la protection des retraites, des prêts à faible taux d'intérêt et des investissements en actions, pour n'en citer que quelques-uns.

L'accès aux liquidités par le biais d'un programme de prêts à faible taux d'intérêt sera essentiel à la survie de l'industrie. Avec la révision des restrictions aux frontières nationales et provinciales, une sortie de fonds importante sera nécessaire pour permettre au secteur de redémarrer en toute sécurité et la période de temps nécessaire pour que le secteur retrouve les niveaux d'avant la crise sera de plusieurs années au minimum. Le programme du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE), qui a échoué en grande partie, n'est pas adapté aux circonstances. L'industrie doit avoir accès à des prêts à long terme à des taux d'intérêt bas. Il s'agira d'une amélioration par rapport au CUGE qui aidera les compagnies aériennes canadiennes à rester viables face à des concurrents internationaux qui ont reçu des milliards de dollars de soutien.

Le soutien financier accordé à l'industrie doit également être subordonné à la responsabilité sociale de l'industrie envers ses travailleuses et travailleurs, qui doit s'efforcer de protéger l'emploi et de garantir des conditions de travail saines. Ces engagements doivent être concrets, contraignants et exécutoires, avec retrait du soutien et sanctions, le cas échéant. Le soutien du gouvernement aux employés de l'aviation sera également essentiel, car les programmes actuels, tels que la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) et la Prestation canadienne d'urgence (PCU), sont dus pour venir à échéance bien avant que la période de rétablissement de l'aviation ne soit en cours.

Les employés de l'industrie du transport aérien ont besoin d'une formation approfondie et d'un maintien de leurs compétences pour assurer la sécurité du transport aérien. À mesure que la crise se prolonge, les employés, notamment les pilotes, les contrôleurs aériens, les spécialistes du trafic aérien, les agents de bord, les répartiteurs, les techniciens d'entretien d'aéronef et bien d'autres encore, risquent de voir leurs compétences s'éroder à mesure qu'ils sont mis à pied. Un programme de soutien doit inclure des fonds pour garantir le maintien des compétences acquises de haute lutte, le développement de nouveaux arrivants hautement qualifiés et la sécurité du secteur.

Les mesures immédiates qui peuvent être prises par le gouvernement du Canada pour soutenir les employés de l'industrie de l'aviation devraient comprendre, sans s'y limiter, la mise en œuvre d'une meilleure SSUC pour les travailleuses et travailleurs en congé forcé avec une forte protection du revenu; la garantie du maintien de la SSUC et du taux de remplacement de 75 % et de la PCU pendant une bonne partie de la reprise économique du secteur et la prise en charge du coût financier des avantages sociaux sur le lieu de travail afin d'alléger le fardeau des employeurs et des employés qui doivent actuellement le couvrir.

3. Au-delà de COVID-19 : une feuille de route pour l'avenir

Dans des moments comme celui-ci, on nous rappelle l'importance d'une industrie de l'aviation qui fonctionne bien, car elle est un élément essentiel de la préparation nationale et l'épine dorsale des infrastructures nationales et mondiales. Le moment est venu de repenser, de réimaginer et de remettre notre industrie sur une voie qui profitera à la société. Le Canada ne fonctionne pas en vase clos. Nous disposons de ressources considérables grâce à des organisations telles que l'OACI et l'Accord de collaboration pour la prévention des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA), qui nous permettent de rechercher les meilleurs protocoles de pratiques recommandées pour stabiliser et créer une industrie plus résistante.

Le CAPSCA, qui s'inscrit au sein de l'OACI, comprend un groupe de parties prenantes large et influent qui fait des recommandations spécifiques à l'OACI en matière de santé/pandémie et a fourni des informations et des orientations importantes pour le rapport du Groupe de travail sur la relance de l'aviation (CART) du Conseil de l'OACI. Le Canada a la responsabilité de s'engager auprès de ses partenaires internationaux en donnant d'abord et avant tout l'exemple, mais aussi en insistant pour que les autres États fassent de même. La feuille de route ne fonctionne pas si tout le monde n'utilise pas la même carte.

Pour que l'industrie de l'aviation survive et continue de soutenir les Canadiennes et Canadiens et notre économie nationale comme elle l'a fait par le passé et à l'avenir, nous devons penser stratégiquement et remodeler l'industrie pour qu'elle devienne durable sur les plans financier, environnemental et social. La meilleure façon d'y parvenir est de créer un organisme de collaboration, facilité par le gouvernement fédéral et composé de représentants de l'industrie, des travailleurs et des collectivités canadiennes, afin d'élaborer une stratégie nationale de l'aviation pour assurer une force et une stabilité maximales au sein de l'industrie de l'aviation.

Durabilité sociale :

« La durabilité sociale consiste à identifier et à gérer les impacts des entreprises, tant positifs que négatifs, sur les personnes. » – Pacte mondial des Nations unies

Au cours des dernières décennies, les gouvernements du monde entier ont permis au marché d'atteindre son propre équilibre grâce à la déréglementation, ce qui s'est traduit par une focalisation sur la croissance, des tarifs bas, et une plus grande connectivité. Par conséquent, au cours de cette période, des centaines de compagnies aériennes ont fait faillite. Avant cette crise,

la plupart des compagnies aériennes ne gagnaient pas assez d'argent pour couvrir le coût du capital. Ce cycle d'expansion et d'effondrement s'est installé et se fait au détriment de toutes les parties prenantes.

La reprise post-COVID-19 doit être différente des reprises antérieures qui ont accru la déréglementation, créé des situations de travail précaires et, en fin de compte, entraîné des coûts sociaux supplémentaires, notamment des pertes d'emploi, une réduction des protections sociales et de nouvelles disparités de revenus, une diminution de la sécurité économique et nationale et une augmentation des troubles politiques. Ces coûts affectent les travailleuses et travailleurs du secteur ainsi que leurs familles, leurs communautés et la société dans son ensemble. En outre, la libéralisation de l'aviation a créé un système faussé dans lequel de nombreuses compagnies aériennes ne sont plus obligées d'assumer une responsabilité financière ou sociale pour les marchés auxquels elles ont accès. Nous pensons que l'aviation doit être un moteur d'amélioration sociale et économique et non un système visant à extraire de la valeur au détriment de la société. L'industrie du transport aérien devrait être une industrie socialement durable qui créera des emplois de valeur plutôt que de les dégrader et de les détruire.

La réponse à cette crise doit réduire les emplois précaires. Sans durabilité sociale, il n'y aura pas de durabilité économique. Une concurrence saine a besoin d'un règlement et d'arbitres. Une industrie de l'aviation sûre et durable nécessite un lien de responsabilité ferme entre les finances, l'environnement, le travail et la société, et les gouvernements, les propriétaires et les dirigeants doivent être responsables du maintien de ce lien. La communauté mondiale n'a pas besoin de plus de billets d'avion bon marché. Elle n'a pas besoin que les compagnies aériennes créent et exigent une concurrence déraisonnable. Elle a besoin d'un système de transport durable et économique, conçu selon le principe du traitement juste et équitable des personnes qui le font fonctionner. Les droits des travailleuses et travailleurs sont des droits de la personne et l'industrie de l'aviation ne pourra être relancée sans des interventions solides reconnaissant cette réalité. Réfléchissez maintenant à la manière dont nous pouvons soit influencer cette reprise, soit en être victimes.

Viabilité financière :

Depuis la déréglementation, la concurrence entre les compagnies aériennes a apporté de nombreux avantages tels que des tarifs aériens réduits, une connectivité accrue et l'accès aux voyages pour une plus grande partie de la population mondiale. Cependant, lorsque la concurrence repose sur la recherche de réglementations faibles, des régulateurs qui n'exercent pas ou peu de surveillance, l'absence de responsabilités fiscales et des attaques contre la main-d'œuvre, l'industrie et la société sont perdantes.

Les aéroports et les services de navigation par l'intermédiaire de NAV Canada fonctionnent comme des sociétés sans capital-actions. Cela s'est avéré être un modèle commercial durable en période de prospérité. Toutefois, en période de crise, comme celle de la COVID-19, ce modèle est loin d'être viable. Les opérations des aéroports et de NAV Canada ont été laissées avec très peu

de revenus et peu de possibilités de lever les capitaux nécessaires pour fonctionner pendant cette crise.

Une industrie de l'aviation saine et stable est une nécessité, et non un bienfait. Il incombe aux gouvernements de prévaloir sur des pratiques industrielles destructrices et de travailler avec l'industrie pour construire un système qui crée de la prospérité sur ses marchés.

Durabilité environnementale :

Le gouvernement doit fournir à l'industrie des incitations pour réduire les impacts environnementaux de l'aviation, par exemple :

- Les compagnies aériennes ont volontairement adopté de nombreux programmes pour réduire leur impact sur l'environnement, notamment des programmes de plantation d'arbres, de nouveaux remorqueurs électriques pour réduire la consommation de carburant des avions et des véhicules au sol sur la piste, des procédures d'exploitation des avions qui réduisent la consommation de carburant, et bien d'autres encore. Selon l'Association internationale du transport aérien (AITA), l'industrie a réussi à réduire de 50 % les émissions de carbone par passager depuis 1990 et le rendement du carburant a augmenté de 2,3 % chaque année depuis 2009.
- Les carburants alternatifs présentent un avantage significatif car ils peuvent réduire les émissions de CO₂ et ne nécessitent pas beaucoup d'ajustements dans la chaîne d'approvisionnement et le fonctionnement. Nous soutenons les initiatives nationales et mondiales visant à certifier les nouveaux procédés de conversion et les nouvelles matières premières.

Nous invitons instamment tous les acteurs du secteur de l'aviation à jouer un rôle actif dans le développement d'une nouvelle industrie de l'aviation socialement durable, fondée sur le principe de la création de la prospérité au sein des marchés qu'elle a le privilège de servir, et pas seulement à partir de ceux-ci. Herb Kelleher, ancien PDG de Southwest Airlines, a déclaré que le succès de sa compagnie aérienne reposait sur le fait de placer les employés en premier, les clients en second et les actionnaires en troisième, de manière à ce que tout se place correctement. Nous pensons que c'est une bonne approche pour une industrie de l'aviation socialement durable également.

Conclusion

Unifor représente près de 20 % des 75 000 travailleuses et travailleurs de l'aviation au Canada. Nos membres travaillent dans tous les sous-secteurs de l'industrie et comprennent des pilotes, des agents au service à la clientèle, des contrôleurs aériens, des spécialistes de l'information de vol, des techniciens d'aéronefs, des travailleuses et travailleurs d'aéroport et des agents de bord. Ils transportent des personnes et des marchandises vers des destinations nationales et internationales dans le monde entier.

Unifor a contacté à plusieurs reprises le gouvernement, tant les fonctionnaires que les politiciens, pour l'avertir de la dévastation à venir et des dommages à long terme si l'industrie de l'aviation ne reçoit pas le soutien du gouvernement et les ajustements aux politiques frontalières nécessaires pour surmonter la crise et en sortir intacte.

Le Canada a besoin d'un plan de relance de l'aviation qui ouvre les frontières de manière sécuritaire et prudente tout en apportant un soutien financier pour garantir que des emplois soient disponibles, que les compétences soient maintenues et que les clients puissent accéder aux services de qualité qu'ils méritent. Le Canada applique certaines des restrictions frontalières les plus strictes au monde. Le Canada est le seul pays développé qui n'a pas apporté de soutien direct à l'industrie de l'aviation. Continuer dans cette voie donne aux autres transporteurs nationaux un avantage concurrentiel pour l'avenir et risque d'entraîner l'effondrement de l'ensemble du secteur.