



**IAM UNION | IAM LE SYNDICAT**

18 Wynford Drive, #310, Toronto, ON  
Postal code | Code postal: M3C 3S2  
TEL: 416.386.1789  
FAX: 416.386.0210  
info@iamaw.ca

## **CANADIAN TERRITORY | TERRITOIRE CANADIEN**

Le 30 janvier 2026

Le très honorable Mark Carney, C.P., député  
Premier ministre du Canada  
Cabinet du premier ministre  
80, rue Wellington  
Ottawa, ON K1A 0A2

**Objet : URGENT – Menaces américaines de retirer la certification des avions canadiens et d'imposer des droits de douane**

Monsieur le Premier ministre Carney :

Je vous écris au nom de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (IAM le syndicat Canada) pour vous faire part de notre profonde inquiétude concernant les déclarations faites hier par le président américain Donald Trump, qui a menacé de retirer la certification du Bombardier Global Express et de « tous les avions fabriqués au Canada » et d'imposer des droits de douane de 50 % sur les avions fabriqués au Canada entrant aux États-Unis.

Ces mesures auraient des conséquences immédiates et désastreuses pour les travailleurs et travailleuses, les fabricants, les compagnies aériennes et les voyageurs au Canada et aux États-Unis. Comme vous le savez, les industries aérospatiales canadienne et américaine comptent parmi les secteurs industriels les plus intégrés en Amérique du Nord. Toute perturbation de la certification mettrait en péril des milliers d'emplois dans le secteur aérospatial canadien et américain en raison du partage des chaînes d'approvisionnement, des installations de production et des opérations de service. Cela soulève une question fondamentale : qui, exactement, a intérêt à prendre de telles mesures ?

L'ampleur de cette menace est considérable. Les fabricants aérospatiaux canadiens dépendent largement des composants, des systèmes et de l'avionique produits aux États-Unis. Par exemple, Bombardier, dont le siège social est situé dans la région métropolitaine de Montréal, emploie environ 3 000 personnes aux États-Unis dans ses usines de fabrication et ses centres de service, et

travaille avec près de 2 800 fournisseurs basés aux États-Unis, soutenant ainsi des milliers d'emplois supplémentaires dans ce pays. Les avions assemblés au Canada intègrent une part importante de composants fabriqués aux États-Unis avant d'être mis en service en Amérique du Nord et sur les marchés mondiaux.

Même si les pressions politiques venaient à s'intensifier, il n'est pas certain que les autorités réglementaires américaines aient le pouvoir légal de révoquer les certifications aéronautiques pour des raisons économiques ou commerciales, car les mesures de certification sont traditionnellement et à juste titre liées à des considérations de sécurité. Toute tentative d'annulation des certifications sans motif lié à la sécurité ferait l'objet de poursuites judiciaires immédiates et prolongées, d'une incertitude réglementaire et d'une insécurité pour l'industrie aérospatiale des deux côtés de la frontière.

Les répercussions opérationnelles de telles mesures seraient graves. La flotte américaine comprend des milliers d'avions fabriqués au Canada, tant dans le secteur de l'aviation d'affaires que dans celui des compagnies aériennes régionales. Selon les données de l'industrie, plus de 2 100 avions Bombardier sont actuellement immatriculés aux États-Unis, dont bon nombre volent quotidiennement dans l'espace aérien américain. Les principaux transporteurs américains, notamment American Airlines et Delta Air Lines, utilisent des avions fabriqués au Canada pour leurs opérations régionales, tandis que l'incertitude s'étendrait également aux avions comportant des composants fabriqués au Canada, tels que l'Airbus A220, dont certaines parties sont produites au Canada, même si l'assemblage final pour certains exploitants américains se fait en Alabama.

L'immobilisation ou la perturbation de ces avions aurait des conséquences immédiates pour les voyageurs, notamment des vols annulés, une réduction des services, une augmentation des coûts et une instabilité opérationnelle généralisée. La sécurité aérienne ne doit jamais être utilisée comme moyen de pression dans les différends commerciaux ou politiques.

IAM le syndicat Canada exhorte le gouvernement canadien à réagir rapidement et de manière décisive. Cela implique notamment de défendre l'intégrité des processus de certification des aéronefs, de protéger les travailleurs/travailleuses et les fabricants canadiens du secteur aérospatial, de dialoguer avec les homologues américains au plus haut niveau afin d'éviter une escalade, et de préparer toutes les réponses juridiques, commerciales et diplomatiques appropriées si ces menaces devaient se concrétiser.

Le secteur aérospatial canadien est un atout stratégique national et un pilier de l'emploi hautement qualifié et à forte valeur ajoutée. Nos membres ne devraient pas être mis en danger par des mesures qui compromettent la coopération réglementaire de longue date et la production industrielle intégrée en Amérique du Nord.

Nous vous remercions de l'attention immédiate que vous porterez à cette question et sommes prêts à soutenir les efforts visant à protéger les travailleurs et travailleuses, à maintenir l'intégrité réglementaire et à préserver la stabilité dans le secteur aérospatial.

Cordialement,



David Chartrand  
Vice-président général canadien  
IAM le Syndicat Canada  
[dchartrand@iamaw.org](mailto:dchartrand@iamaw.org)

*Préparé avec l'aide de :*

Roya Rismankar  
Analyste de recherche  
IAM le Syndicat Canada  
[rrismankar@iamaw.org](mailto:rrismankar@iamaw.org)

c.c. L'Hon. Anita Anand, l'hon. François-Philippe Champagne, l'hon. Mélanie Joly